

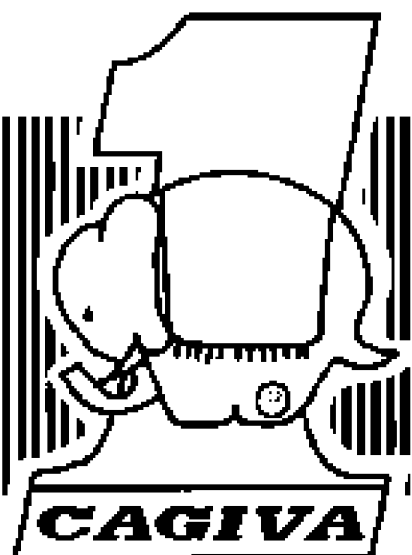
MANUALE D'OFFICINA
WORKSHOP MANUAL
MANUEL D'ATELIER
WERKSTATTHANDBUCH
MANUAL DE OFICINA

MITO 2
MITO Racing

Variente al manuale di officina N° 68543
Variant to the workshop manual N° 68543
Variante au manuel d'atelier N° 68543
Variante zum Werkstatthandbuch N° 68543
Variente al manual de taller N° 68543

Dove non diversamente indicato, i dati e le prescrizioni si riferiscono ad entrambi i modelli
Unless otherwise specified, details and instructions refer to all two models
Lorsque non différemment indiqué, les données et les instructions se réfèrent aux deux modèles
Wo nicht anders ausdrücklich angegeben, beziehen sich die Daten und die Vorschriften auf die zwei Modelle
Donde no especificado, los datos y resenas se refieren a los dos modelos

Part. N. 800072249



IMPORTANTE

Tous les participants au concours doivent être inscrits au concours avant le 15 septembre 2015, sous peine de se voir retirer le droit de participer.

IMPORTANT

All participants (and their party) creating competitors of any kind are excluded from the guarantee.

IMPORTANT

Tous les participants dont les proches créent des concurrents de tout genre sont exclus de même pour leur partie.

WICHTIG

Alle Teilnehmer (und ihre Partei) werden von der Garantie ausgeschlossen, die Wettbewerber in irgendeiner Weise bilden.

IMPORTANTE

Todos los participantes que participe con o sin sus propios competidores de cualquier tipo son excluidos de todas garantías de tener derecho a jugar.

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

MITO 2

MITO Racing

Variante al manuale di officina N° 68543
 Variant to the workshop manual N° 68543
 Variante au manuel d'atelier N° 68543
 Variante zum Werkstatthandbuch N° 68543
 Variante al manual de taller N° 68543

Dove non diversamente indicato, i dati e le prescrizioni si riferiscono ad entrambi i modelli.
Unless otherwise specified, details and instructions refer to all two models.
Lorsque non différemment indiqué, les données et les instructions se réfèrent aux deux modèles.
Wo nicht anders ausdrücklich angegeben, beziehen sich die Daten und die Vorschriften auf die zwei Modelle.
Donde no especificado, los datos y prescripciones se refieren a los dos modelos.

Copyright by
CAGIVA Motor Italia S.p.A.
21100 Sirmione (Varese) - Italy

1. Editione - 1st Edition - 1re édition - 1. Auflage - 1. Edição
Stampato in Italia - Printed in Italy - Imprimé en Italie - In Italien gedruckt - Impreso en Italia
Stampato N° - Part No. - Imprime N° - Druckschiff N° - Impreso N°: 8000/2249



Premessa

La presente pubblicazione, edita dalla Sottosocietà Servizi **CAGIVA**, è stata realizzata all'intento di guidare il personale o incaricato nelle operazioni di manutenzione e riparazione dei motorini tecnici. La perfetta conoscenza dei contenuti qui riportati è determinante al fine della più completa formazione professionale dell'operante nella tappa di leggere la lettura di immediata comprensione. I paragrafi sono stati contestualmente distribuiti in schemi che evidenziano l'aggiornamento futuro. La presente manuale sarà essere ripartito nelle informative e in ogni luogo pubblico.

-  **Norme antinfortunistiche per l'operatore e per chi opera nelle vicinanze.**
-  **Esiste la possibilità di arrecare danno al veicolo e/o ai suoi componenti.**
-  **Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.**

Consigli utili

La **CAGIVA** consiglia, onde prevenire inconvenienti e per il raggiungimento di un buon risultato, molti di essere generalmente gli seguenti norme:

- essere di una completa assicurazione, sempre la assicurazione del Cliente, che copra la garanzia di finanziamento per l'acquisto e l'installazione di ogni altra domanda di finanziamento, in quanto la assicurazione.
- assicurarsi, per mezzo di una carta di credito, del presente manuale, e, in caso di intervento, assicurarsi di tutti i costi, assicurarsi che, per ogni intervento, essere a pagare il costo di ogni intervento e di ogni riparazione, e, in caso di intervento, organizzare, per mezzo della **CAGIVA**, per l'assistenza, in modo da evitare ogni problema, come ad esempio, la riparazione, per la riparazione, la riparazione degli interventi, ecc.
- raggiungere, per mezzo di una carta di credito, la riparazione, e, in caso di intervento, essere a pagare il costo di ogni intervento e di ogni riparazione, e, in caso di intervento, organizzare, per mezzo della **CAGIVA**, per l'assistenza, in modo da evitare ogni problema, come ad esempio, la riparazione, per la riparazione, la riparazione degli interventi, ecc.

Norme generali sugli interventi riparativi

1. Sostituire sempre e, quando possibile, la termostato, con parti originali.
2. Aumentare sempre la potenza, e, in caso di intervento, essere a pagare il costo di ogni intervento e di ogni riparazione, e, in caso di intervento, organizzare, per mezzo della **CAGIVA**, per l'assistenza, in modo da evitare ogni problema, come ad esempio, la riparazione, per la riparazione, la riparazione degli interventi, ecc.
3. Continuare a sempre e, quando possibile, la termostato, con parti originali.
4. Continuare a sempre e, quando possibile, la termostato, con parti originali.
5. Continuare a sempre e, quando possibile, la termostato, con parti originali.
6. Continuare a sempre e, quando possibile, la termostato, con parti originali.



ATENCIÓN

La manovela está equipada con 1 línea de fuerza roja, convirtiéndola en la señalación de la fuerza del cable.

Para que el motor funcione correctamente asegure siempre el cable a un extremo y gire la manovela en la posición "ON", se liberará el cable de la parte correspondiente, permitiendo el avance del pistón nuevo. Cuando se libera el cable, se debe estar atento a los ruidos.

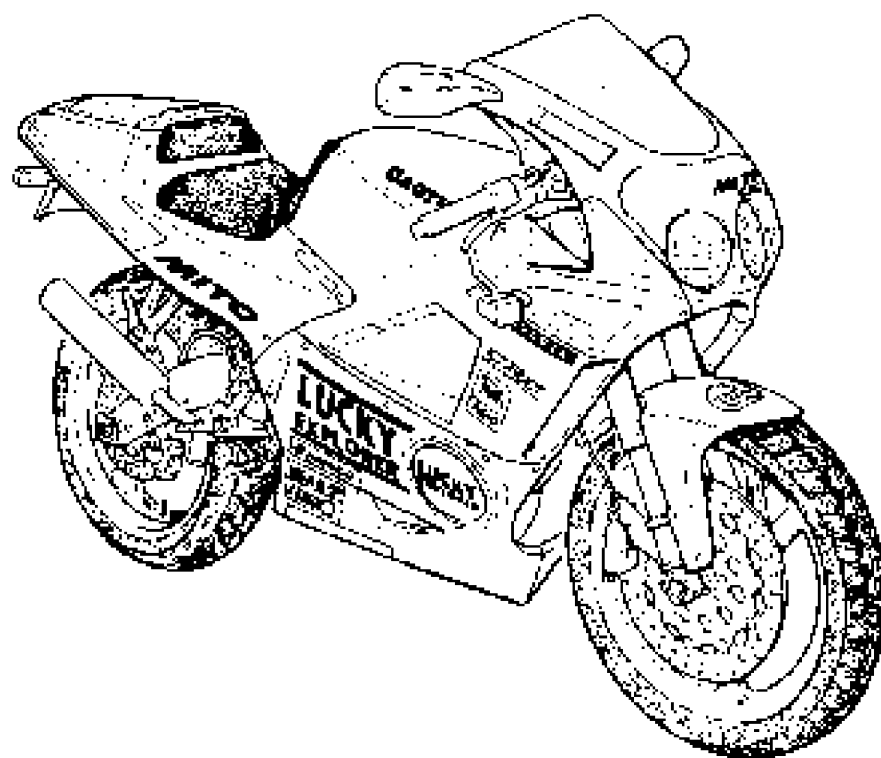


ADVERTENCIA

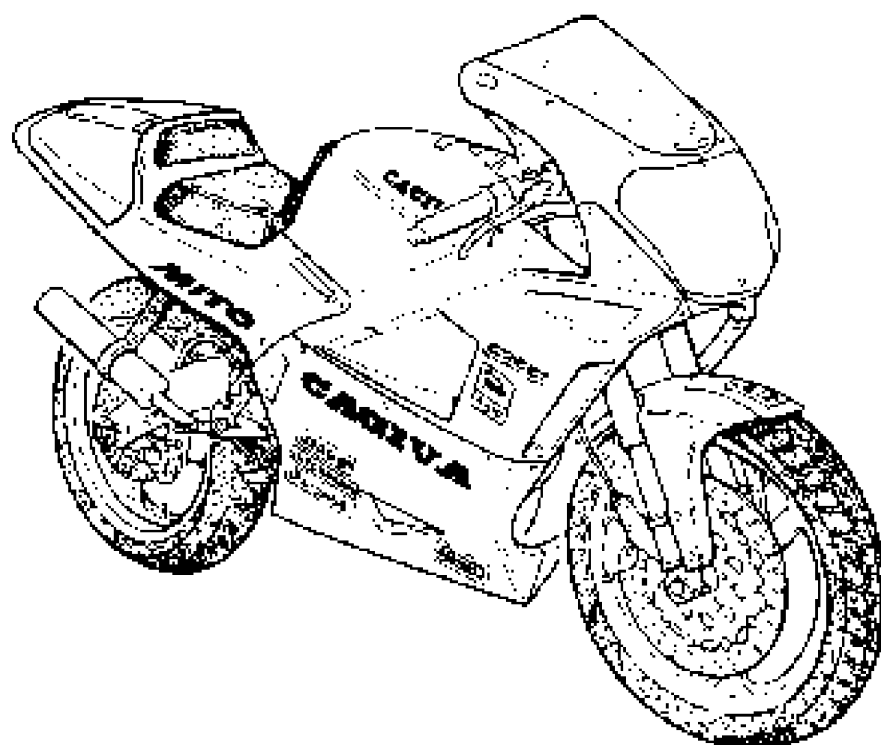
CARBURANTE

- Con temperatura ambiente > 30°C, la carga máxima del carburante en el tanque es de 1,5 l. Es necesario lavarlo bien con gasolina.
- Al poner el motor en marcha, asegure la batería para evitar el riesgo de incendio de la batería de la batería eléctrica. Mantenga las manijas del cilindro y la de pistón.





MITO 2



MITO Racing



MOTORE

Monocilindrico 2 tempi, con aspirazione termobarica e valvole C.T.S. in comando elettronico sulla ventola.

Alimentazione 36 mm
 Cilindrata 500 cm³
 Cilindrata 124,63 cm³
 Rapporto di compressione (a luci chiuse) MITO 2 8,2:1
 MITO Racing 6,5:1

ALIMENTAZIONE

Aspirazione regolata da valvola a farfalla.

DIAGRAMMA DISTRIBUZIONE

TRAVASO: MITO 2 25°
 MITO Racing 124°
 SCARICO: MITO 2 192° (Boosters 186°)
 MITO Racing 192° (Boosters 188°)
 Consumi (MITO 2 - MITO Racing) ... Dell'Orto PHB-H 28 KD
 (MITO 2/CH) Dell'Orto PHB-H 28 INB

LUBRIFICAZIONE

MOTORI

Mediante pompa olio a portata variabile.

LAMBDO e TRASMISSIONE PRIMARIA

Martini Lubin contenuto nel basamento.

RAFFREDDAMENTO

A liquido con circolazione iniezione peripila.

Radiatore d'acqua di grandi dimensioni, vincolato elettricamente al termostato.

ACCENSIONE

L'eltronica

Marca KOKUSAN
 Anticipo accensione MITO 2 14-30° prima del P.M.S.
 (corrispondenti a mm 1,4 di corsa nel pistone prima del P.M.S.)
 MITO Racing 18° prima del P.M.S.
 (corrispondenti a mm 1,55 di corsa del pistone prima del P.M.S.)

Candele

MITO 2 tipo CHAMPION N18 oppure NGK R95 EGV
 MITO Racing tipo CHAMPION N18S oppure NGK R95 EGV
 Distanza elettrodi 0,45-0,55 mm

AVVIAMENTO

Elettro (MITO 2)

Assisto (MITO Racing)

TRASMISSIONE

Cambio in cascata con 6 rapporti sempre in presa.

Rapporto primaria MITO 2 2 20/55 = 1:3,250
 MITO Racing 2 22/52 = 1:3,272

Rapporti cambio

1° 2 72/77
 2° 1 85/7
 3° 1 41/1
 4° 1 42
 5° 0 95/6
 6° 0 86/3
 7° 0 81/8

Rapporto secondaria MITO 2 2 14/41 = 1 2 92/3

MITO 2/CH 2 14/39 = 1 2 78/3

MITO Racing 2 17/50 = 1 2 94/1

Calore di compressione MITO 2 5/8" x 1/4"

MITO Racing 1/2" x 3/16"

Rapporti totali

	MITO 2	MITO 2/CH	MITO Racing
1°	25,958	24,691	26,252
2°	17,676	15,814	17,876
3°	13,437	12,721	13,589
4°	10,877	10,342	11,001
5°	9,104	8,660	9,402
6°	8,220	7,819	8,310
7°	7,787	7,437	7,875

Frizione 2 dischi multipia in bagno d'olio

FRENI

Anteriore

A disco fisso forato (MITO 2) o a disco flottante forato (MITO Racing) con comando idraulico e pinza fissa.

Diámetro disco 320 mm

Pinza freno BREMBO

Area pastiglia 47,2 cm²

Posteriore

A disco fisso forato con comando idraulico e pinza fissa.

Diámetro disco 230 mm

Pinza freno BREMBO

Area pastiglia 22 cm²

TELAIO

Bitubo con tubolari estesi a parti fuse in alluminio, appendice posteriore e con tubi in acciaio a sezione quadrata.

Angolo di sterzo 30° per parte

Angolo asse di sterzo 25°

Avvicinso 98 mm

SOSPENSIONI

Anteriore

Forkle teleidraulico a sterzo reversibili.

Marca MARZOCCHI

Diámetro steli 40 mm

Escursione forche anteriore (all'asse scorrevoli) 120 mm



Posteriore

Forcellone oscillante in lega leggera con bracci di destra profilati a "banana". Sospensioni a leveraggi progressivi (sistema SOFT DAMP) e monoamortizzatore idraulico con molla elicoidale. Possibilità di regolazione del prelievo della molla.

Marchio ammortizzatore MITO 2 MARZOCCHI
MITO Racing G.C.B.

Escursione verticale ruota posteriore 135 mm

RUOTE

Cerchio **anteriore** in lega leggera a tre razze.

Marchio MARCHESENI

Dimensioni 2,75"x17"

Cerchio **posteriore** in lega leggera a tre razze.

Marchio MARCHESENI

Dimensioni MITO 2 4,00"x17"

MITO Racing 3,50"x17"

PNEUMATICI

Anteriore (ø)

Marchio tipo Pirelli ZR 17 - MPV SPORT I

Dimensioni 100x80x17"

oppure

Marchio tipo Michelin ZR 17 HI-SPORT

Dimensioni 110x70x17"

oppure

Marchio tipo Dunlop TR 17 SPORT MAX I

Dimensioni 110x70x17"

Pressione di gonfiaggio a freddo

scopiliata

Pirelli Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Michelin Kg/cm² 1,9 psi 27

Dunlop Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Pressione di gonfiaggio a freddo

con passeggero

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

oppure

Marchio tipo Michelin ZR 17 HI-SPORT

Dimensioni 150x60x17"

oppure

Marchio tipo Dunlop TR 17 SPORT MAX I

Dimensioni 150x60x17"

Pressione di gonfiaggio a freddo

scopiliata

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Pressione di gonfiaggio a freddo

con passeggero

Pirelli Kg/cm² 2,2 psi 31,3

Michelin Kg/cm² 2,2 psi 31,3

Dunlop Kg/cm² 2,3 psi 32,7

■ In alternativa

IMPIANTO ELETTRICO

Impianto di accensione composto da:

- Generatore da 12V-120W a ricarica totale batteria
- Motore d'avvicinamento 12V-500W,
- Relè in elettronica
- Controlina elettronica,
- Regolatore di tensione,
- Telerelatore avviamento elettrico,
- Centralina controllo avviamento,
- Candela accensione

Il comando elettronico della valvola di sterzo è costituito dai seguenti elementi:

- Centralina controllo apertura valvola;
 - Motore comando valvola 12V-3W
- L'impianto elettrico comprende anche gli elementi di riserva:
- Doppia lampadina sterzo con lampadine filice da 12V 25/20W o lampadine a diodi posizionali 12V-3W,
 - Cuscinetto con lampade strumenti da 12V-2W e spia da 12V 1-2W,
 - Indicatori di direzione con lampada 12V-10W,
 - Batteria da 12V 9 Ah (MITO 2), batteria da 12V-4 Ah (MITO Racing),
 - N° 4 fusibili da 1,5 A, due dei quali di riserva;
 - Freno a posteriori con lampada segnalazione a retro 12V 21W e lampada luce di posizione 12V-5W

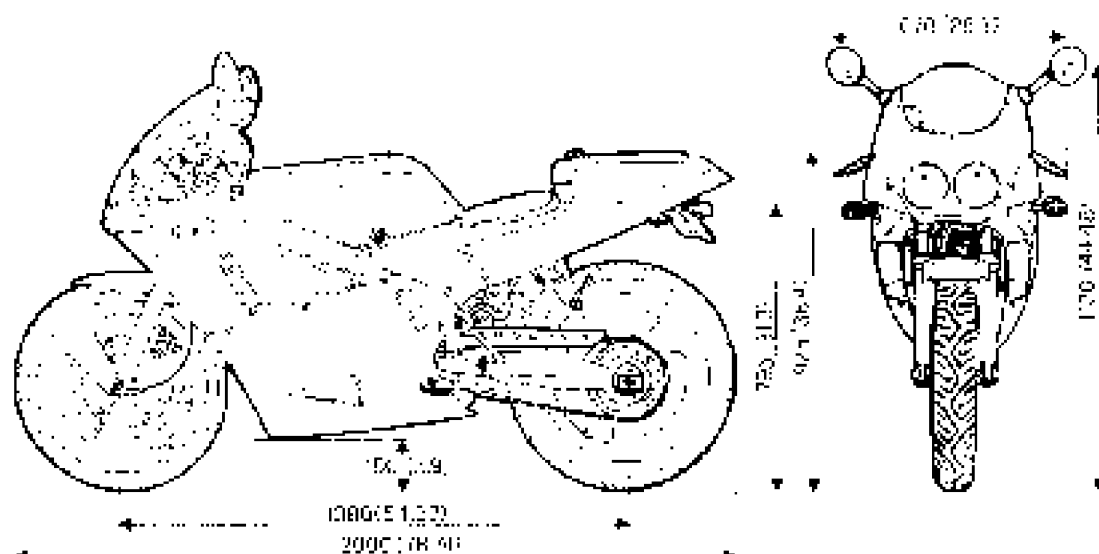
PESI

Totale a secco (MITO 2) 121 Kg

Totale a secco (MITO Racing) 116 Kg



INGOMBRI mm (in):



RIFORNIMENTI

TIPO

QUANTITÀ
(litri)

Serbatoio carburante	Supercorrente 98 100 NL (mini)	18
Riserva	[accensione sola]	4
Oil per miscela carburante	AGIP 2T RACING PLUS	1
Oil cambio e trasmissione primaria	AGIP SUPERMOTOR OIL F 1	0.800
Oil per forcelle anteriori	Specifico "MARZOCCHI" SAF 7.5	(vedere pag. D 29)
Fluido per impianto di raffreddamento (MITO 2)	AGIP ECOPERMANENT	1.5
Fluido per impianto di raffreddamento (MITO 3 e 4)	Acqua	1.5
Fluido freni anteriori	AGIP BRAKE FLUID DOT 4	—
Lubrificazione catena di trasmissione	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Trasmissione lubrificata	AGIP GLASE 30	—



NOTA - A temperature inferiori -5 °C rifornire il serbatoio carburante con miscela all'1% in luogo della sola benzina.



IMPORTANTE - Non è ammessa l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.





GENERAL

ENGINE

Single cylinder, two stroke engine, with lamellar suction and electronic control C.T.S. valve on the exhaust system

Bore 56 2.204 in.
Stroke 54,6 2.149 in.
Capacity 174,6 7.602 cc
Compression ratio (with closed ports) MTO 2 2.2 : 1
MTO Racing 8.5 : 1

FUEL FEEDING

Intake setting by lamellar valve.

DISTRIBUTION DIAGRAM

TRANSFER, MTO 2 125°
MTO Racing 124°
EXHAUST, MTO 2 190° (Boosters 186°)
MTO Racing 192° (Boosters 186°)
Carburetor (MTO 2 - MTO Racing) Dell'Orto PH34 28 RD
(MTO 2/CH) Dell'Orto PHBH 28 RD

LUBRICATION

ENGINE

Through variable delivery pump.

SHIFTING and MAIN TRANSMISSION

Through the oil contained in the engine block.

COOLING

With liquid circulation through a pump.
3 g. heat radiator, constrained to the frame.

IGNITION

Electronic

Make KOKUSAN
Ignition advance, MTO 2 4.25 mm (14-30 before T.D.C.)
(corresponding to 0.03 mm of piston stroke before T.D.C.)
MTO Racing 1,52 mm (14-18 before T.D.C.)
(corresponding to 0.04 mm of piston stroke before T.D.C.)
Spark plug
MTO 2 type CHAMPION NR4 or NGK BR5 FGV
MTO Racing type CHAMPION NR25 or NGK BR5 FGV
Flare gap 0.0177-0.0215

STARTING

Electric (MTO 2)

By pushing (MTO Racing)

TRANSMISSION

Cluster gear with mesh gears

Primary ratio MTO 2 2.20/65 = 1.3.250
MTO Racing 2.27/72 = 1.3.372

Gear ratios

1st 2.727
2nd 1.857
3rd 1.411
4th 1.147
5th 0.956
6th 0.863
7th 0.818
Final drive ratio MTO 2 2.12/41 = 1.2.928
MTO 2/CH 2.12/39 = 1.2.755
MTO Racing 2.17/50 = 1.2.961
Gearring chain MTO 2 5/8"x1/4"
MTO Racing 7/2"x3/16"

Total ratios

	MTO 2	MTO 2/CH	MTO Racing
1st	25.938	24.691	26.252
2nd	17.676	16.814	17.876
3rd	13.417	12.781	13.589
4th	10.877	10.347	11.031
5th	9.104	8.660	9.237
6th	8.220	7.819	8.313
7th	7.787	7.407	7.875

Oil bath multi disc clust type

BRAKES

Front brake

With fixed disc (MTO 2) or with floating fixed disc (MTO Racing) with hydraulic control and fixed caliper.

Disc diameter 15.29 in.
Brake caliper 3REMBIO
Pad area 7.316 sq. in.

Rear brake

Perforated fixed disc, with hydraulic control and fixed caliper

Disc diameter 9.055 in.
Brake caliper 3REMBIO
Pad area 3.41 sq. in.

FRAME

Double cross-member with extruded tubular and aluminium intermediate parts, rear tail piece with square steel pipes.

Steering angle 30° for side
Steering axis angle 25°
Front fork offset 3.858 in.

SUSPENSIONS

Front suspension

Telescopic hydraulic fork reversed rows

Fork tubes MARZOCCHI
Fork diameter 1.575 in.
Front wheel bump position (on the sliding axis) 4.724 in.



Rear suspension

Light alloy floating fork with "banana" shaped R.H. arm. Progressive leverage suspension (SOFT DAMP system) and hydraulic monodamper with helicon spring. The spring preload can be adjusted.

Damper make MITO 2 MARZOCCHI
MITO Racing G.C.B.
Rear wheel vertical travel 5,255 in.

WHEELS

Three spoke light alloy **front** rim.

Make MARCESINI
Dimensions 2,75"x17"

Three spoke light alloy **rear** rim.

Make MARCESINI
Dimensions MITO 2 4,00"x17"
MITO Racing 3,50"x17"

TYRES

Front (●)

Make and type Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT I
Tire Size 100x80x17"

Make and type Michelin ZR 17 - F1 SPORT I
Tire Size 110x70x17"
or

Make and type Dunlop IR 17 - SPORT MAX TL
Tire Size 110x70x17"

Cold tire pressure
driver only

Pirelli Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Michelin Kg/cm² 1,9 psi 27

Dunlop Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Cold tire pressure
with passenger

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Rear (●)

Make and type Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT I
Tire Size 150x60x17"

Make and type Michelin ZR 17 - F1 SPORT I
Tire Size 150x60x17"

Make and type Dunlop IR 17 SPORT MAX TL
Tire Size 150x60x17"

Cold tire pressure
driver only

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Cold tire pressure
with passenger

Pirelli Kg/cm² 2,3 psi 32,7

Michelin Kg/cm² 2,2 psi 31,3

Dunlop Kg/cm² 2,3 psi 32,7

● = alternative

ELECTRIC SYSTEM

The ignition system is composed by:

- Generator 12V-120W for a full battery recharge
- Starting motor 12V-500W
- Electronic coil
- Electronic device
- Voltage rectifier
- Solenoid starter
- Starting control system
- Ignition spark plug

The electronic control of the exhaust valve is composed by the following parts:

- Opening valve control system
- Valve control motor 12V-33W

The components of the electric system are:

- Double headlight with filar lamps 12V-25/25W and parking light bulbs 12V-3W
- Dashboard with instruments bulbs 12V-2W and warning lights 12V-12W
- Blinker with bulb 12V-10W
- Battery 12V-9 Ah (MITO 2); battery 12V-4 Ah (MITO Racing)
- 14 fuses 15 A two operational
- Taillight with stop light 12V-21W and parking light bulb 12V-5W

WEIGHTS

Total dry weight (MITO 2) 266,75 lb

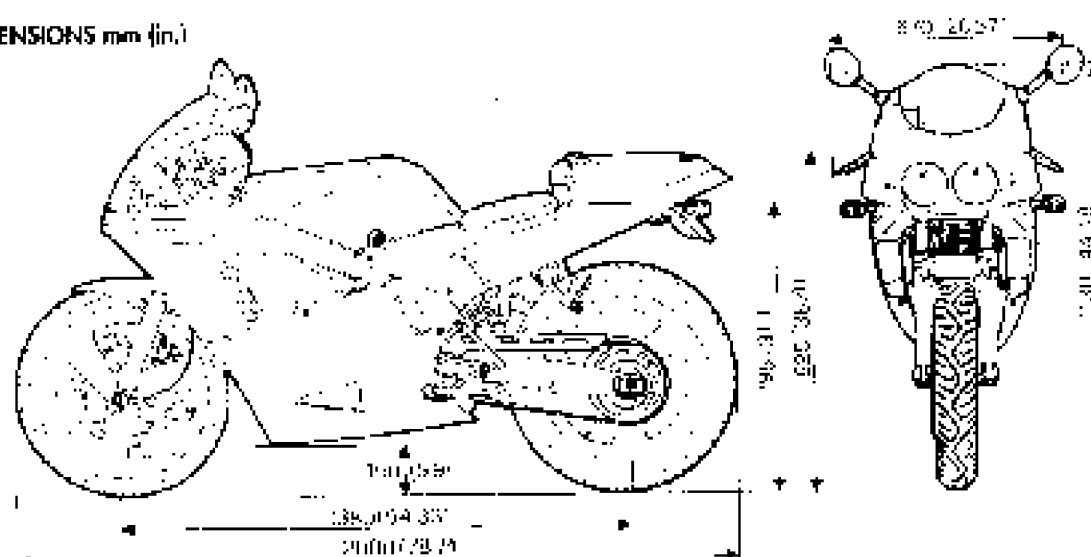
Total dry weight (MITO Racing) 255,73 lb





GENERAL

OVERALL DIMENSIONS mm (in.)



SUPPLY

TYPE

QUANTITY (liters)

Fuel tank	Super fuel 98-100 NO limit	16
Reserve	(switching lamp series ON)	4
Fuel mixture oil	AGIP 2T RACING PLUS	1
Change gear and main transmission oil	AGIP SUPERMOTOR OIL F.1	0.800
Front fork oil	Specific "MARZOCCHI" SAE 7.5	(see page 229)
Cooling system fluid (MTO 2)	AGIP EGGPERMANENT	1.5
Cooling system fluid (MTO Racing)	Water	1.5
Hydraulic brake fluid	AGIP BRAKE FLUID DOT 4	—
Drive chain lubrication	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Flexible connections	AGIP GREASE 20	—



REMARK - At temperature lower than -5°C fill up the fuel tank with 1% mixture rather than petrol only.



WARNING! - Use of additives in fuel or lubricants is not allowed.



**MOTEUR**

Moteur monocylindrique à deux temps avec aspiration lamellaire et soupape C.T.S. à contrôle électronique sur le dispositif d'échappement.

Alésage 56 mm
Course 50,6 mm
Cylindrée totale 174,61 cm³
Taux de compression (avec nifées fermés) MITO 2 8,2:1
MITO Racing 8,5:1

ALIMENTATION

Aspiration réglée par soupapes à lamelles.

HEURE DE DISTRIBUTION

TRANSVASSEMENT MITO 2 175°
MITO Racing 174°

ÉCHAPPEMENT MITO 2 170° (Boosters 180°)
MITO Racing 192° (Boosters 188°)

Carburateur (MITO 2 MITO Racing) Dell'Orto PH34 28 RD
(MITO 2/CH) Dell'Orto PH34 28 RD

GRAISSAGE**MOTEUR**

Par pompe à huile à débit variable.

BOÎTE DE VITESSE et TRANSMISSION PRIMAIRE

Par huile contenue dans le carter.

ALLUMAGE**Électrique**

Marque KOKUSAN

Avance à l'allumage MITO 2 14-30° avant P.M.H.
(correspondant à 1 mm de levée piston P.M.H.)

MITO Racing 18° avant P.M.H.
(correspondant à 1,55 mm de levée piston P.M.H.)

Bougie

MITO 2 type CHAMPION N84 ou NGK B9S EGV

MITO Racing type CHAMPION N82S ou NGK B9S EGV

Ecartement des électrodes 0,45-0,55 mm

DEMARRAGE

Électrique (MITO 2)

Par pousses (MITO Racing)

TRANSMISSION

Transmission en cascade avec engrenages lisses en acier.

Rapport primaire MITO 2 2 20/66 = 1,3,220

MITO Racing 2 22/72 = 1,3,272

Rapports de la boîte des vitesses

1ère 2,727

2ème 1,857

3ème 1,411

4ème 1,142

5ème 0,956

6ème 0,863

7ème 0,818

Rapport secondaire MITO 2 2 14/41 = 1,2 928

MITO 2CH 2 14/39 = 1,2 785

MITO Racing 2 17/50 = 1,2 941

Chaine de transmission MITO 2 5/8 x 1/4"

MITO Racing 1/2 x 3/16"

Rapports totaux

MITO 2 MITO 2 CH MITO Racing

1ère 25,958 24,641 26,232

2ème 17,676 16,814 17,876

3ème 13,437 12,781 13,599

4ème 11,077 10,347 11,001

5ème 9,104 8,660 9,207

6ème 8,220 7,819 8,070

7ème 7,287 7,407 7,875

Type embrayage à disques multiples en acier d'huile

FREINS**Avant**

Avec disque fixe percé (MITO 2) ou avec disque fixe percé (MITO Racing) à commande hydraulique et à air fixe.

Diamètre du disque 320 mm

Calipers de freinage BREMBO

Surface des garnitures 47,2 cm²

Arrière

A disque fixe percé à commande hydraulique et à air fixe.

Diamètre du disque 230 mm

Calipers de freinage BREMBO

Surface des garnitures 22 cm²

CHASSIS

Double traverse avec tubulaires extrudés et autres montés en aluminium, parties amarrées avec tuyaux en acier avec section carrée.

Angle de braquage 30° chaque côté

Angle de l'axe de braquage 25°

Chassis antérieur 96 mm

SUSPENSIONS**Avant**

Fourche télescopique hydraulique à fourreaux inversés.

Producteur MARZOCCHI

Diamètre tubes 40 mm

Exécution fourche avant (sur l'axe des coulissants) 170 mm



Arrière

Fourche horizontale en alliage léger avec bras droit en forme de "banane" suspension avec système de levier progressif (système SOHL (CAVP) et mono-amortisseur hydraulique avec ressort hélicoïdal. Bras droit de réglage de la précontrainte du ressort.

Marque amortisseur MITO 2 MARZOCCHI
MITO Racing G.C.B.
Course verticale roue arrière 133,5 mm

ROUES

Roue **avant** en alliage léger avec trois bras

Marque MARCESINI
Dimensions 2,75"x17"
Roue **arrière** en alliage léger avec trois bras
Marque MARCESINI
Dimensions MITO 2 4.00"x17"
MITO Racing 3.50"x17"

PNEUS

Avant (●)

Marque et type Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT
Dimensions 110x65x17"
ou
Marque et type Michelin ZR 17 H - SPORT
Dimensions 110x70x17"
ou
Marque et type Dunlop TR 17 - SPORT MAX II
Dimensions 110x70x17"
Pression de gonflage à froid
conducteur seulement
Pirelli Kg/cm² 2.0 psi 28.4
Michelin Kg/cm² 1.9 psi 27
Dunlop Kg/cm² 2.0 psi 28.4
Pression de gonflage à froid
avec passager
Pirelli Kg/cm² 2.1 psi 29.9
Michelin Kg/cm² 2.0 psi 28.4
Dunlop Kg/cm² 2.1 psi 29.9

Arrière (●)

Marque et type Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT
Dimensions 150x60x17"
ou
Marque et type Michelin ZR 17 H - SPORT
Dimensions 150x60x17"
ou
Marque et type Dunlop TR 17-SPORT MAX II
Dimensions 150x60x17"
Pression de gonflage à froid
conducteur seulement
Pirelli Kg/cm² 2.1 psi 29.9
Michelin Kg/cm² 2.0 psi 28.4
Dunlop Kg/cm² 2.1 psi 29.9
Pression de gonflage à froid
avec passager
Pirelli Kg/cm² 2.3 psi 32.7
Michelin Kg/cm² 2.2 psi 31.3
Dunlop Kg/cm² 2.3 psi 32.7

● En alternative

INSTALLATION ELECTRIQUE

L'installation d'allumage est composée de :

- Générateur 12V-120W à renvoi total de la batterie
- Démarreur 12V-500W
- Bobine électronique
- Capteur électronique
- Régulateur de tension
- Distributeur contrôle démarrage
- Bougie d'allumage

Le circuit électronique de la soupape d'échappement est contrôlé par les unités suivantes :

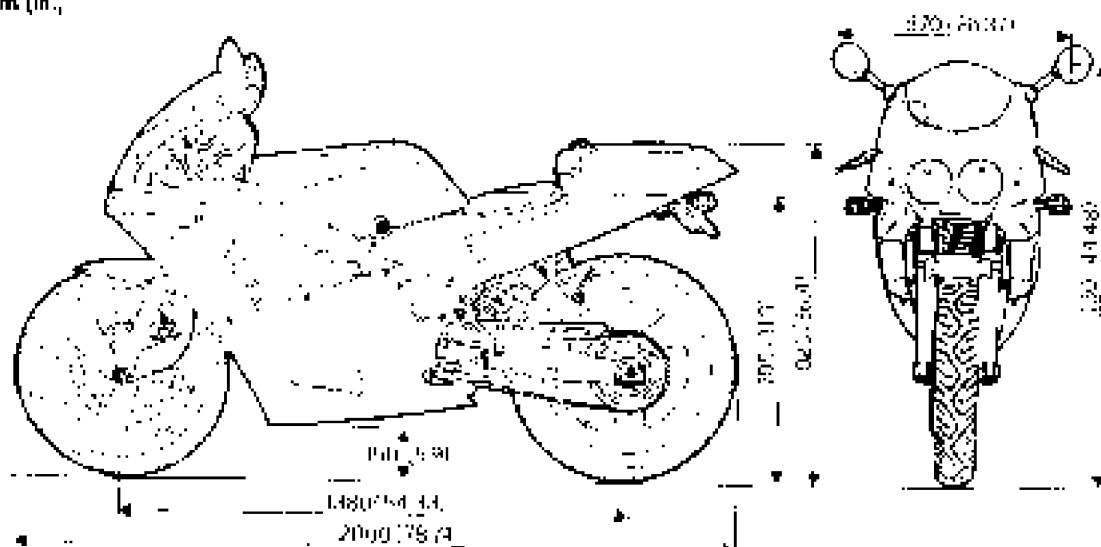
- Capteur de contrôle soupape
- Moyeu d'entraînement soupape 12V-3.3W
- Liste des composants principaux de l'installation électrique :
- Double feu avant avec lampes 12V-25/25W et ambleaux de position 12V-3W
- Tableau de bord avec lampes des instruments 12V-2W et témoin 12V-1,2W
- Clignotants avec amp. 12V-10W
- Batterie 12V-9 Ah (MITO 2); batterie 12V-4 Ah (MITO Racing)
- N° 4 Fusibles 15 A dont deux de recharge
- Feu arrière avec lampe de signalisation d'arrêt 12V-21W et lampe feu de position 12V-3W

POIDS

Poids vide (MITO 2) 121 Kg
Poids vide (MITO Racing) 116 Kg



DIMENSIONS mm (in.)



**TABLE DE
RAVITAILLEMENTS**

TYPE

**QUANTITÉ
(litres)**

Réservoir de carburant	Supercarburant 90/100 NO (r/m)	18
Reserve	(allumage lampes-éclat)	2
Huile pour mélange carburant	AGIP 2T RACING PLUS	1
Huile de boîte de vitesses et transmission primaire	AGIP SUPERMOTOROIL F 1	0,800
Huile pour fourche avant	Spécifique "MARZOCCHI" SAE 15	(cf. page D 29)
Fluide pour circuit de refroidissement (MTC 2)	AGIP ECOSPERMANENT	1,5
Fluide pour circuit de refroidissement (MTC Racing)	Fan	1,5
Fluide freins hydrauliques	AGIP BRAKE FLUID DOT 4	-
Graissage chaîne de transmission	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	-
Transmission flexibles	AGIP GREASE 30	-



REMARQUE - A des températures au dessous de 5°C remplir le réservoir carburant avec mélange à 1% d'huile en lieu de seule essence.



IMPORTANT - L'utilisation d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants n'est pas admis.



ALLGEMEINES

MOTOR

Zweizylinder-Motor mit Ventilleneinlass und C.T.S. Ventil mit elektronischer Steuerung auf dem Auslass

Bohrung	56 mm
Hub	50,6 mm
Gesamtvolumen	124,63 cm ³
Verdichtungsverhältnis (mit geschlossenem Schieber)	
MITO 2	8,2:1
MITO Racing	8,5:1

SPEISUNG

Ansaugung durch Lamellenventil geregelt

VERTEILERDIAGRAMM

LEISTUNG: MITO 2	125
MITO Racing	124
AUSPUFF: MITO 2	190 (Boosters 186)
MITO Racing	192 (Boosters 188)
Vergaser (MITO 2 - MITO Racing)	De'Pore PHH 28 RD
(MITO 2/CH)	Dell One PHH 28 RD

SCHMIERUNG

MOTOR

Mitels Gelvervierecke

GETRIEBE und HAUPTANTRIEB

Mitels des im Kardelgehäuse enthaltenen Öles.

KUEHLUNG

Mit Flüssigkeit durch pumpenbetriebenen Umlauf

Groß ausgelegter Kühler, gebogen, flach am Rahmen befestigt

ZUENDUNG

Elektronisch

Marke	KOKUSAN
Anfangsverstellung: MITO 2	14 - 30 v. OT
(Linspalt 1 mm v. OT Kolbenhohl)	
MITO Racing	13 v. OT
(Linspalt 1,5 mm v. OT Kolbenhohl)	
Kerze	
MITO 2	Typ CHAMPION N84 oder NGK H95 ECV
MITO Racing	Typ CHAMPION N82S oder NGK H95 ECV
Elektrodenabstand	0,45-0,55 mm

ANLAUF

elektrisch (MITO 2)

Schubweise (MITO Racing)

KRAFTUEBERTRAGUNG

Kaskadenwechselgetriebe mit Getriebegehäuse für stufenloses Eingriff

Leistungverhältnis MITO 2	20/25 = 1:3,250
MITO Racing	22/22 = 1:3,272

Wechselverhältnisse

1 ^{te}	2,777
2 ^{te}	1,857
3 ^{te}	1,411
4 ^{te}	1,142
5 ^{te}	0,956
6 ^{te}	0,863
7 ^{te}	0,818

Sekundärwechselverhältnis

MITO 2	2 14/41 = 1,2978
MITO 2/CH	2 14/39 = 1,2785
MITO Racing	2 17/50 = 1,2541
Treibkette MITO 2	5/8" x 1/4"
MITO Racing	1/2" x 3/16"

Gesamtverhältnisse

	MITO 2	MITO 2/CH	MITO Racing
1 ^{te}	25,958	24,691	26,252
2 ^{te}	17,678	19,814	17,376
3 ^{te}	13,437	12,781	13,589
4 ^{te}	10,877	11,347	11,007
5 ^{te}	9,104	8,660	9,207
6 ^{te}	8,720	7,819	8,313
7 ^{te}	7,787	7,407	7,875
Kupplungstyp.	Velsche (trocken Ölbad)		

BREMSEN

Vorderbremse

Mit hydraulischer fester Scheibe (MITO 2) oder geschlichter Schwabscheibe (MITO Racing), hydraulischer Steuerung und fester Zange

Scheibendurchmesser	320 mm
Bremszangen	BREMBO
Bremskollektordicke	42,2 mm

Hinterbremse

Festsitzende durchgehende Scheibe mit hydraulischer Steuerung und Feststift

Scheibendurchmesser	250 mm
Bremszangen	BREMBO
Bremskollektordicke	22 mm

RAHMEN

Doppeltverlänger aus hochgeprägten Rohren und Feder aus Aluminium; hinteres Endstück aus Vierkantrohren

Einschlagwinkel	50 °e Seite
Abwinkelung der Lenkachse	25
Vorwärtsschub der verstellten Gabel	98 mm



AUFHÄNGUNGEN

Vorderaufhängung

Teilehydraulische Gabel mit vorgeschobenem Zapfen.

Hersteller MARZOCCHI

Durchmesser der Stangen 40 mm

Durchmesser des Vorderrades

(auf der Verschlussbremse) 120 mm

Hintere Aufhängung

Bewegliche Gabel aus Leichtmetall: rechter Arm mit "Bremsen"-Profil. Aufhängung mit progressiv wirkendem Stoßdämpfersystem (System SQF DAMP) und einem hydraulischen Stoßdämpfer mit Stoßbremsfeder. Die Federvorbelastung kann reguliert werden.

Marke Stoßdämpfer MITO 2 MARZOCCHI

MITO Racing G.C.B.

Serienlinearer Federweg des Hinterrades 133,5 mm

RÄDER

Vorderrad Folge aus Leichtmetall mit drei Speichen.

Marke MARCHESENI

Abmessungen 2,75"x17"

Hinterrad Folge aus Leichtmetall mit drei Speichen.

Marke MARCHESENI

Abmessungen MITO 2 4,09"x17"

MITO Racing 3,50"x17"

REIFEN

Vorderreifen (●)

Bezeichnung und Typ Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT

Abmessungen 100x80x17"

oder

Bezeichnung und Typ Michelin ZR 17 H - SPORT

Abmessungen 110x70x17"

oder

Bezeichnung und Typ Dunlop TR 17 - SPORT MAX II

Abmessungen 110x70x17"

Kollidruck

mit Fahrer

Pirelli Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Michelin Kg/cm² 1,9 psi 27

Dunlop Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Kollidruck

mit Fahrer

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Hinterreifen (●)

Bezeichnung und Typ Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT

Abmessungen 150x60x17"

oder

Bezeichnung und Typ Michelin ZR 17 H - SPORT

Abmessungen 150x60x17"

oder

Bezeichnung und Typ Dunlop TR 17 - SPORT MAX II

Abmessungen 150x60x17"

Kollidruck

mit Fahrer

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Kollidruck

mit Fahrer

Pirelli Kg/cm² 2,3 psi 32,7

Michelin Kg/cm² 2,2 psi 31,3

Dunlop Kg/cm² 2,3 psi 32,7

● : Wahlweise

ELEKTRISCHE ANLAGE

Die Zündungsanlage besteht aus

- Generator 12V 120W für die kontinuierliche Nachladung der Batterie.
- Anlassmotor 12V 500W.
- Elektronische Spule.
- Zündelektronik.
- Spannungregler.
- Fernschalter für das elektrische Anlassen.
- Elektronische Anlaufkontrolle.
- Zündkerzen.

Die elektronische Steuerung des Auslassventils besteht aus den folgenden Elementen:

- Elektronik für die Kontrolle der Ventilöffnung.
 - Anlasser für Ventilmotor 12V 5,5W.
- Die Hauptelemente der elektrischen Anlage sind:
- Lampe vorn mit Lampe 12V 25/25W und Periklimmleuchte 12V 3W.
 - Instrumentenbrille mit Lampen 12V 2W und Kontrollleuchten 12V 1,2W.
 - Blinker mit Lampe 12V 10W.
 - Batterie 12V 9 Ah (MITO 2), Batterie 12V 4 Ah (MITO Racing).
 - N+4 Sicherungen 15 A, davon 2 aus Ersatz.
 - Hintere Leuchte mit Bremslicht 12V 21W und Parkleuchte 12V 3W.

GEWICHTE

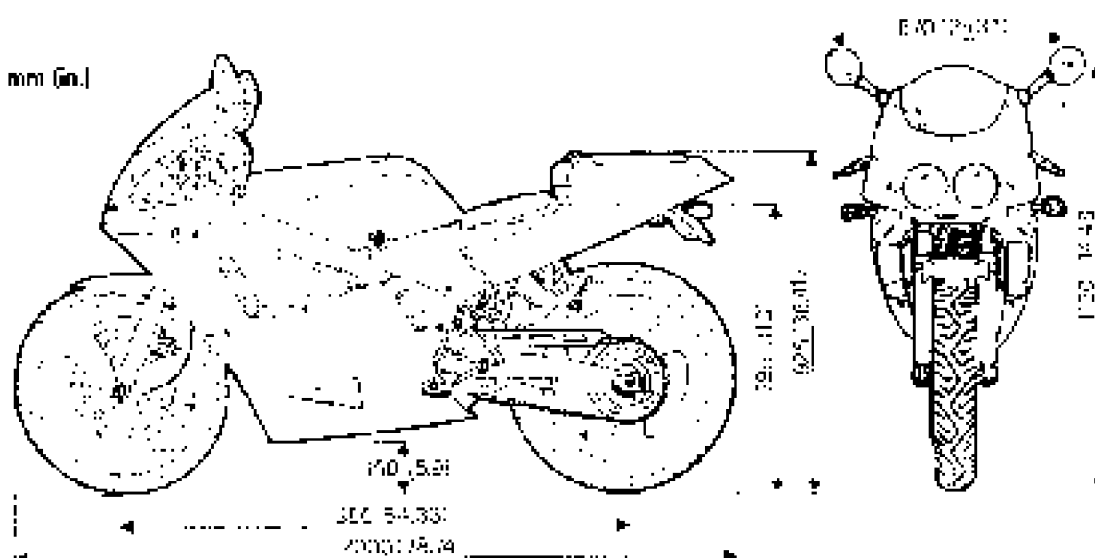
Gesamtgewicht leer (MITO 2) 121 Kg

Gesamtgewicht leer (MITO Racing) 116 Kg





DIMENSIONEN mm (in.)



NACHFÜLLUNGEN

TYP

MENGE
(liter)

Kraftstoffbehälter	Superkraftstoff 98 100 NO (mind.)	18
Reserve	(Kerzullampe-leuchte)	4
Gelblich-Kraftstoffgemisch (Krs.)	AGIP 2T RACING PLUS	1
Gelblich-Gemische und Hauptantrieb	AGIP SUPERMOTOR OIL 1.1	0,800
Gelblich-Motorgemisch	Spezifischer Kraftstoffverbrauch - MARZOCCHI SAE 7.5	nähe Seite 29
Flüssigkeit für Kerzengasse (MITO 2)	AGIP ECOPERMANENT	1,5
Flüssigkeit für Kerzengasse (MITO Racing)	Wasser	1,5
Flüssigkeit für Hydraulikbrems	AGIP BRAKE LIQUID DOT 4	—
Schmieren der Treibseile	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Antriebsketten	AGIP GREASE 30	—



HINWEIS: bei einer Temperatur unter -5 °C ist der Kraftstoffbehälter mit ein 1% - Gemisch anstatt von reiner Benzin zu betanken.



WICHTIG: Keine Wirkstoffe im Kraftstoff noch in dem Schmiermitteln zugelassen!



MOTOR

De un cilindro a 2 tiempos con aspiración laminar y válvula C.T.S. con accionamiento electrónico en el escape.

Diámetro	56 mm
Car. cil.	50,5 mm
Cilindrada	124,63 cm ³
Relación de compresión (con las lumbreras cerradas)	
MITO 2	8,7:1
MITO Racing	8,5:1

ALIMENTACION

Aspiración regulada con válvula de lánimas.

DIAGRAMA DE DISTRIBUCION

TRANSVASACION MITO 2	125°
MITO Racing	124°
DESCARGA MITO 2	190° (Boosters 186°)
MITO Racing	192° (Boosters 188°)
Carburador (MITO 2 + MITO Racing)	
Del'Orto PH-BH 28 RD (MITO 2/CH)	
Del'Orto FH-BH 28 ND	

LUBRICACION

MOTOR

Mediante bomba de aceite con cardán vertical.

CAMBIO Y TRANSMISION PRIMARIA

Mediante el arco le controlado en la base.

REFRIGERACION

Con líquido con circulación mediante bomba.

Radiador curva de ganchos (dimensiones unido elásticamente al chasis).

ENCENDIDO

electrónico.

Marzo

Ante posición encendido MITO 2..... 14-30° antes del P.M.S.
[proporcionantes a mm. 1 de cámara del pistón antes del P.M.S.]

Bujía tipo

MITO 2

PUESTA EN MARCHA

Electrónica (MITO 2)

De enguaje (MITO Racing)

TRANSMISION

Sistema con engranajes continuamente en funcionamiento.

Relación primaria MITO 2

MITO Racing

Relaciones cambio

1°	2,727
2°	1,857
3°	1,411
4°	1,142
5°	0,950
6°	0,867
7°	0,818
Relación secundaria MITO 2	
MITO 2-CH	
MITO Racing	
Cadena de transmisión MITO 2	
MITO Racing	

Relaciones totales

	MITO 2	MITO 2-CH	MITO Racing
1°	21,958	24,691	26,252
2°	12,676	16,814	17,876
3°	13,437	12,781	13,589
4°	10,877	10,342	11,001
5°	9,104	8,660	9,207
6°	8,226	7,819	8,310
7°	7,787	7,407	7,875
Embrague			
con disco múltiple en baño de aceite			

FRENOS

Delantero

De disco fijo perforado (MITO 2) o de disco flotante perforado (MITO Racing) con mando hidráulico de pinza fija.

Diámetro disco	320 mm
Pinza freno	BREMBO
Área pastillas	47,2 cm ²

Trasero

Con disco tipo agujerado con accionamiento hidráulico y pinza fija.

Diámetro disco	230 mm
Pinza freno	BREMBO
Área pastillas	22 cm ²

BASTIDOR

Doble soporte con tubos en aluminio y partes fundidas en aluminio. Apoyos laterales con tubos en acero a soportar los cueros.

Ángulo de dirección	30° por parte
Ángulo de eje de dirección	25°
Recorrido	98 mm

SUSPENSIONES

Delantero

Horquilla teledilatación de vástagos invertidos.

Marzo	MARZOCCHI
Diámetro vástagos	40 mm
Excursión rueda delantera (soporte al eje deslizable)	
790 mm	





GENERAIDADES

Trasero

Pesquisa resultante em design ligeiro com braço de apoio perfilado e "banana". Suspensão a palmilhas progressivas (sistema SOFT DAMP) y amortiguador hidráulico con resorte telescópico. Posibilidad de regular la precarga del resorte.

Marca amortiguador MITO 2	MARZOCCHI
MITO Racing	1,6 c/b
Excursión vertical de la media trasera	133,5 mm

RUEDAS

Aro **delantero** en aleación ligera a tres radios.

Marca	MARCHESENI
Dimensiones	2,75"x17"

Aro **trasero** en aleación ligera a tres radios.

Marca	MARCHESENI
Dimensiones MITO 2	4,00"x17"
MITO Racing	3,50"x17"

NEUMATICOS

Delantero (●)

Marca y tipo	Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT
Dimensiones	100x80x17"
o bien	
Marca y tipo	Michelin ZR 17 - HI SPORT
Dimensiones	110x70x17"
o bien	
Marca y tipo	Dunlop TR 17 - SPORT MAX TL
Dimensiones	110x70x17"
Presión de inflado en frío	
solo piloto	
Pirelli	Kg/cm ² 2,0 psi 28,4
Michelin	Kg/cm ² 1,9 psi 27,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,0 psi 28,4
Presión de inflado en frío	
con pasajero	
Pirelli	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ² 2,0 psi 28,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9

Trasera (●)

Marca y tipo	Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT
Dimensiones	150x60x17"
o bien	
Marca y tipo	Michelin ZR 17 - HI SPORT
Dimensiones	150x60x17"
o bien	
Marca y tipo	Dunlop TR 17 - SPORT MAX TL
Dimensiones	150x60x17"
Presión de inflado en frío	
solo piloto	
Pirelli	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ² 2,0 psi 28,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Presión de inflado en frío	
con pasajero	
Pirelli	Kg/cm ² 2,3 psi 32,7
Michelin	Kg/cm ² 2,2 psi 31,3
Dunlop	Kg/cm ² 2,3 psi 32,7

● En alternativa

SISTEMA ELECTRICO

Sistema eléctrico de arranque de compuesta por:

- Generador de 12V 170W con recargadora de la batería.
- Motor de arranque 12V 500W.
- Batería electrónica.
- Centralita electrónica.
- Regulador de tensión.
- Termistor puesto en marcha eléctrica.
- Control de control puesto en marcha.
- Bujía de encendido.

El mando electrónico de la válvula de escape está constituido por los elementos siguientes:

- Centralita control apertura válvula.
- Motor accionamiento válvula 12V 3,3W.

El sistema eléctrico consta de los siguientes elementos principales:

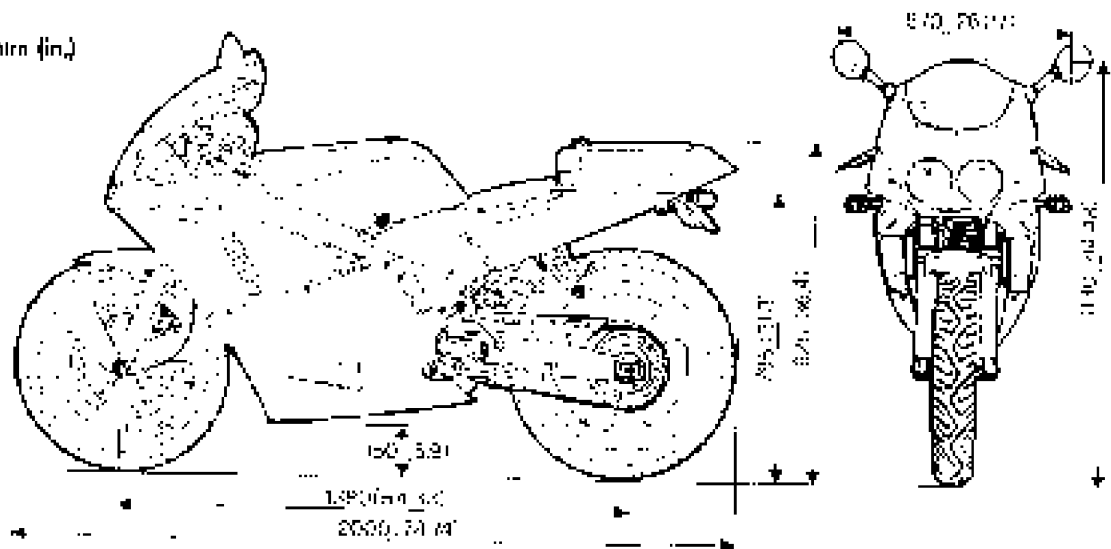
- Debollero delantero con bombillas biluz de 12V 25/25W y bombilla de luz de posición 12V 5W.
- Taulero de mandos con bombillos de 12V 2W y chupetes de 12V 1,2W.
- Indicadores de dirección con bombilla 12V 10W.
- Batería de 12V 9 Ah (MITO 2), o de 12V 4 Ah (MITO Racing).
- 14 fusibles de 1,5 A, dos de los cuales se reservan para trasero con brújula y para señalar la parada 12V 21W y bombilla para la luz de posición 12V 5W.

PESOS

Total seco (MITO 2)	121 Kg
Total seco (MITO Racing)	116 Kg



DIMENSIONES mm (in.)



CAPACIDADES

TIPO

**CANTIDAD
(litros)**

Deposito carburante	Supercarburante 98/100 NO (mín. [encendido chispor])	18
Reserva		4
Aceite para mezcla carburante	AGIP 2T RACING PLUS	1
Aceite combi-ca y transmision primario	AGIP SUPERMOTOROIL F 1	0,800
Aceite para acegu la delantera	Especifico "MARZOCCHI" SAE 7/5	[ver pág. D 29]
Fluido para el sistema de refrigeración (MITO 2)	AGIP -COOLPERMANENT	1,5
Fluido para el sistema de refrigeración (MITO Racing)	Agua	1,5
Fluido frenos hidráulicos	AGIP BRAKE FLUID DOT 4	-
Grasa cadena de transmision	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	-
Transmisiones flexiales	AGIP GREASE 30	-



NOTA - Con temperatura inferior a los -5 °C añadir al carburante una mezcla al 1%.



IMPORTANTE - No se admite el uso de aditivos en el carburante o en los lubricantes.



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



Summary
 Section 1
 Summary
 Section 1

D





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS

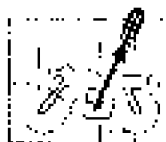
Lubrificazione cambio e trasmissione primari.....	D.5	Change gear and main transmission lubrication.....	D.5
Regolazione portata pompa olio lubrificazione.....	D.7	Lubrication pump delivery setting.....	D.7
Controllo livello liquido di raffreddamento.....	D.8	Cooling liquid level control.....	D.8
Svuco e rifornimento liquido di raffreddamento.....	D.9	Cooling liquid drain and top up.....	D.9
Regolazione cavo comando gas.....	D.11	Throttle control cable adjustment.....	D.11
Regolazione del minimo.....	D.12	Idling adjustment.....	D.12
Regolazione cavo comando starter.....	D.13	Starter control cable adjustment.....	D.13
Regolazione leva comando frizione.....	D.14	Clutch control lever adjustment.....	D.14
Regolazione leva di comando freno anteriore.....	D.15	Front brake control lever adjustment.....	D.15
Regolazione posizione pedale freno posteriore.....	D.17	Rear brake pedal position adjustment.....	D.17
Regolazione forni posteriore.....	D.18	Rear brake adjustment.....	D.18
Regolazione tensione catena.....	D.19	Chain tension adjustment.....	D.19
Regolazione ammortizzatori posteriore.....	D.21	Rear damper adjustment.....	D.21
Regolazione forcella anteriore.....	D.22	Front fork adjustment.....	D.22
Pulizia filtro olio.....	D.23	Air filter cleaning.....	D.23
Regolazione tensione cavo comando valvola elettronica.....	D.24	Adjustment of the electronic valve control cables tension.....	D.24
Controllo rapporto di compressione.....	D.26	Compression ratio control.....	D.26
Regolazione posizione pedale comando cambio.....	D.28	Adjustment of the gearbox control pedal position.....	D.28
Sostituzione sfuocatore anteriore.....	D.29	Change of the front fork.....	D.29
Regolazione ammortizzatore di sterzo.....	D.31	Steering damper adjustment.....	D.31





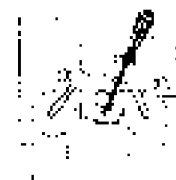
Unissage soite à visse et roulement premier	D.6	Schmieren des Getriebes und des Haupttriebkes	D.6
Régage pompe huile graissage	D.7	Einregulierung der Hochverteilung des	D.7
Contrôle niveau du liquide de refroidissement	D.8	Schmierselpumpe	D.8
Vidange et ravitaillement du liquide de refroidissement	D.10	Kontrolle des Kühlluftigkeitsniveau	D.8
Régage du nive de commande du gaz	D.11	Anlass und Nachfüllung der Kühlluftigkeit	D.10
Régage du kalenti	D.12	Einstellung des Gassteuerkabels	D.11
Régage du câble du starter	D.13	Einstellung der Minimalsdrehzahl	D.12
Régage de la manette d'embrayage	D.15	Einstellung des Startersteuerkabels	D.13
Régage de la manette du frein avant	D.16	Einstellung der Kupplung	D.15
Régage de la position de la pédale du frein arrière	D.17	Einstellung der Vorderradbremse	D.16
Régage d'alignement	D.18	Einstellung der Position des hinteren Bremspedals	D.17
Régage tension chaîne	D.20	Einstellung der Hinterradbremse	D.18
Régage de l'horlogerie arrière	D.21	Einstellung der Kettenspannung	D.20
Régage de la chaîne arrière	D.22	Einstellung des hinteren Schwämmers	D.21
Nettoyage du filre à air	D.23	Einstellung der Fußgabel	D.22
Régage tension câble pour contrôle soupape	D.25	Reinigung des Luftfilters	D.23
électronique	D.25	Einstellung der Kabelspannung für die Steuerung	D.25
Contrôle rapport de compression	D.27	des elektronischen Ventil	D.25
Régage de la position du sélecteur de vitesse	D.28	Kontrolle des Ventilzugsverhältnisses	D.27
Remplacement de l'huile dans la boîte	D.30	Einstellung der Position des Gangschaltpedals	D.28
avant	D.30	Auswechseln des Fahrgabels	D.30
Régage de la traine direction	D.31	Einstellung der Lenkungsstämpfer	D.31





Lubricación cambio y transmisión primaria	D.6
Regulación cable de la brida del accesorio lateral	D.7
Control de nivel del líquido refrigerante	D.8
Carga y relleno del líquido refrigerante	D.10
Regulación cable comando combustible	D.11
Regulación de mínimo	D.12
Regulación cable comando starter	D.13
Regulación palanca comando embrague	D.15
Regulación palanca de comando freno anterior	D.16
Regulación posición pedal freno posterior	D.17
Regulación freno posterior	D.18
Regulación de la tensión de la cadena	D.20
Regulación amortiguador posterior	D.21
Regulación horquilla anterior	D.22
Limpieza filtro de aire	D.23
Regulación de la tensión de los cables de mando de la selección eléctrica	D.25
Comprobación de compresión	D.27
Regulación pedal comando cambio	D.28
Sustitución de la horquilla anterior	D.30
Regulación amortiguador de virada	D.31





Regolazione ammortizzatore posteriore (MITO 2)

- Verificare che la vettura sia ferma su una superficie piana e che i pneumatici siano gonfiati a 2,5 bar (25 PSI).
- Aprire il cofanetto motore e individuare la vite di regolazione dell'ammortizzatore posteriore (1).
- Ruotare la vite di regolazione in senso orario o in senso antiorario, a seconda delle indicazioni, per ottenere la giusta rigidità di marcia.
- Testare la vettura su strada.
- Consultare il manuale di riferimento per informazioni sulla regolazione.

Rear damper adjustment (MITO 2)

- Verify that the vehicle is parked on a level surface and that the tyres are inflated to 2.5 bar (25 PSI).
- Open the engine compartment and locate the rear damper adjustment screw (1).
- Turn the adjustment screw clockwise or counter-clockwise, as indicated, to obtain the correct ride stiffness.
- Test drive the vehicle.
- Consult the reference manual for damper adjustment information.

Réglage de l'amortisseur arrière (MITO 2)

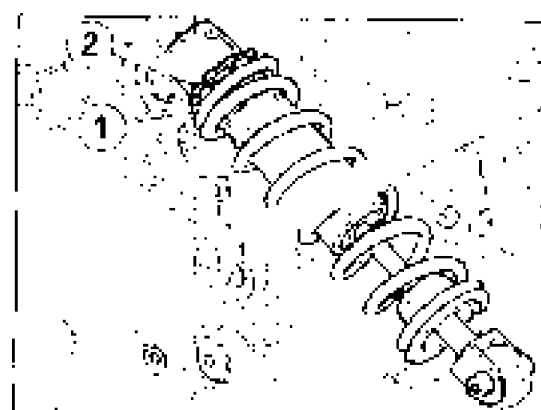
- Vérifier que la voiture est arrêtée sur une surface plane et que les pneumatiques sont gonflés à 2,5 bar (25 PSI).
- Ouvrir le compartiment du moteur et repérer la vis de réglage de l'amortisseur arrière (1).
- Tourner la vis de réglage en sens horaire ou en sens antihoraire, selon les indications, pour obtenir la bonne rigidité de marche.
- Essayer la voiture sur route.
- Consulter le manuel de référence pour les renseignements sur la réglage.

Einstellung des hinteren Stoßdämpfers (MITO 2)

- Halten Sie die Vorderräder gerade und die Hinterräder gerade, wenn Sie auf einer ebenen Fläche stehen.
- Öffnen Sie den Motorhauben und suchen Sie die Einstellerschraube des hinteren Stoßdämpfers (1) auf.
- Drehen Sie die Einstellerschraube im Uhrzeigersinn oder gegen den Uhrzeigersinn, wie es die Hinweise erfordern, um die gewünschte Federhärte zu erhalten.
- Testen Sie das Fahren auf der Straße.
- Konsultieren Sie das Referenzhandbuch für Einstellinformationen.

Regulación amortiguador posterior (MITO 2)

- Verifique que el vehículo esté parado sobre una superficie plana y que los neumáticos estén inflados a 2,5 bar (25 PSI).
- Abra el compartimento del motor y localice la tuerca de ajuste del amortiguador posterior (1).
- Gire la tuerca de ajuste en sentido horario o antihorario, según las indicaciones, para obtener la correcta rigidez de marcha.
- Pruebe la conducción en carretera.
- Consulte el manual de referencia para obtener información sobre la regulación.



1. Vite di regolazione dell'ammortizzatore posteriore.
 2. Ammortizzatore posteriore.





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

Regolazione ammortizzatore posteriore (MITO Racing)

L'ammortizzatore posteriore è dotato dei seguenti gruppi di regolaggio.

- 1 - Compressione: taratura standard 8ª posizione (N° totale posizioni di regolaggio: 14)
- 2 - Estensione: taratura standard 7ª posizione (N° totale posizioni di regolaggio: 25)
- 3 - Precarico molla

Volendo apportare variazioni alla taratura standard, tenere presente che ruotando in senso orario i panneli di regolaggio della compressione che dell'estensione si aumenta la taratura, inversamente la si diminuisce.

La precarica della molla può essere variata sbloccando la contropasta (4) ed agendo sulla ghiera di registro (3), allentando la ghiera si ottiene una molla più morbida della molla, serrandola si ottiene un'azione più dura.

Rear damper adjustment (MITO Racing)

It has the following registers.

- 1 - Compression: standard calibration in 8th position (total number of adjusting positions: 14)
- 2 - Extension: standard calibration in 7th position (total number of adjusting positions: 25)
- 3 - Spring preload

When changing standard calibration, remember that by turning each compression and extension adjusting knobs clockwise, the damping action is increased, while by turning knobs anticlockwise, the damping action is decreased.

Spring preload can be changed by loosening counter ring nut (4) and by turning adjusting ring nut (3). By loosening the ring nut, the spring action gets softer, by tightening the ring nut, the spring action gets harder.

Règlage de l'amortisseur arrière (MITO Racing)

La les groupes de réglage suivants:

- 1 - Compression: tarage standard à la 8^{ème} position (nombre total de positions de réglage: 14)
- 2 - Extension: tarage standard à la 7^{ème} position (nombre total de positions de réglage: 25)
- 3 - Précharge ressort

Pour changer le tarage standard, tenez en considération qu'en tournant en sens horaire les poignées de réglage de la compression et de l'extension, l'action de freinage s'accroît, tandis qu'en les tournant en sens antihoraire, l'action de freinage décroît.

La précharge ressort peut être variée en desserrant le contre-coller (4) et en agissant sur le collier de réglage (3), en serrant le collier, l'action de freinage sera plus molle tandis qu'en le serrant, l'action de freinage sera plus raide.

Einstellung des hinteren Stoßdämpfers (MITO Racing)

Der hintere Stoßdämpfer besteht aus den folgenden Einstellgruppen:

- 1 - Einfedern: Standardjustierung 8. Stellung (Gesamtstellungen: 14)
- 2 - Ausfedern: Standardjustierung / Stellung (Gesamtstellungen: 25)
- 3 - Federvorspannen

Will man die Standardjustierung ändern, muss man immer beachten, dass die Bremsung verstärkt wird, wenn man die Einstellgriffe im Uhrzeigersinn dreht, geht man im umgekehrten Sinn vor, wird die Bremsung weicher.

Man kann die Federvorspannung ändern, indem man die Gegenzwinge (4) lockert und auf die Einstellzwinge (3) eingreift. Beim Lockern der Gegenzwinge bekommt eine weichere Federwirkung, beim Anziehen erhält man eine härtere Federwirkung.

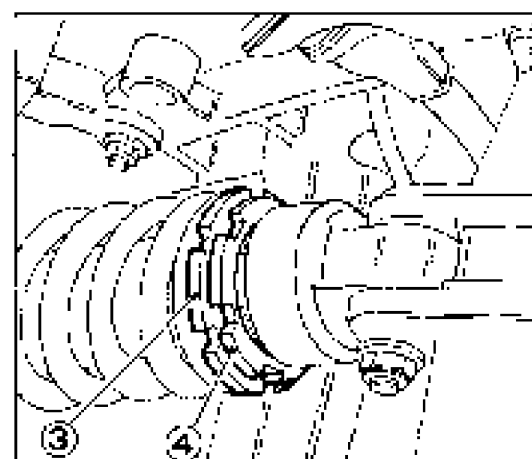
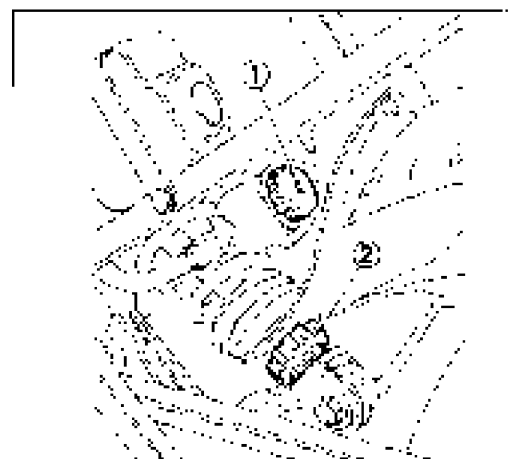
Regulación amortiguador posterior (MITO Racing)

El amortiguador trasero está dotado de los siguientes grupos de ajuste:

- 1 - Compresión: calibrado estándar 8ª posición (N° total de posiciones de ajuste: 14)
- 2 - Extensión: calibrado estándar 7ª posición (N° total de posiciones de ajuste: 25)
- 3 - Precarga resorte

Si desea hacer variaciones al calibrado estándar, tenga presente que al girar en el sentido de las manecillas de reloj los botones de ajuste tanto de la compresión como de la extensión se aumenta el frenado, inversamente se disminuye.

La precarga del resorte se puede variar desbloqueando la contrapasta (4) y actuando en la tuerca de ajuste (3), alendando la tuerca se obtiene una acción del resorte más blanda, apretandola se obtiene una acción más dura.



- 1) Registro compressione / Compression register / Régist. compresseur / Einstellg. d. Einfedern / Ajuste compresión
- 2) Registro estensione / Extension register / Régist. en extension / Einstellg. d. Ausfedern / Ajuste extensión
- 3) Ghiera registro molla / Spring register ring nut / Collier de réglage ressort / Einstellmutter der Feder / Nulmutter / Klocke d. Federstärkung
- 4) Contropasta / Counter ring nut / Contre-coller / Contrazwinge



Réglage tension câbles pour contrôle soupape électronique.

Le réglage des câbles effectuera chaque fois qu'un nouveau câble est installé ou que les câbles existants sont défectueux.

1. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture (CM) et de fermeture (CN) de la valve.

2. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve.

3. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve.

4. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve.

5. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve.

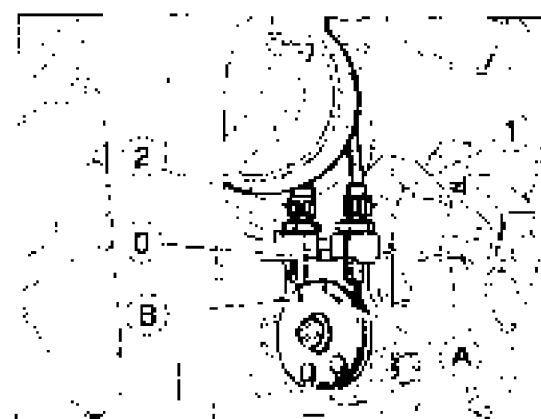


Diagramme de la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve. Vérifier la tension des câbles de commande du moteur d'ouverture et de fermeture de la valve.

IMPORTANT - En tournant la clé del démarrage en position "ON", vérifier la présence des deux signaux acoustiques qui indiquent l'ouverture et la fermeture de la soupape d'échappement. Ce "CYCLE DE CONTROL" indique que la soupape n'est ni incrustée ni bloquée et le moteur fonctionnera régulièrement.

Einstellung der Kabelspannung für die Steuerung des elektronischen Ventils.

Die Einstellung der Kabelspannung erfolgt jedes Mal, wenn ein neues Kabel installiert wird oder wenn die Kabelspannung nicht ordnungsgemäß ist.

1. Überprüfen Sie die Spannung der Kabel für die Steuerung des Motors für das Öffnen (CM) und das Schließen (CN) des Ventils.

2. Überprüfen Sie die Spannung der Kabel für die Steuerung des Motors für das Öffnen und das Schließen des Ventils.

3. Überprüfen Sie die Spannung der Kabel für die Steuerung des Motors für das Öffnen und das Schließen des Ventils.

4. Überprüfen Sie die Spannung der Kabel für die Steuerung des Motors für das Öffnen und das Schließen des Ventils.

5. Überprüfen Sie die Spannung der Kabel für die Steuerung des Motors für das Öffnen und das Schließen des Ventils.

WICHTIG - Beim Drehen des Zündschlüssels auf Position "EIN", die Anwesenheit der zwei akustischen Signale überprüfen, die die Öffnung und den Verschluss der Auslass-Ventils kennzeichnen. Dieser "ORDNUNGSKONTROLLE" zeigt, dass das Ventil weder verkrustet noch geklemmt ist und der Motor regelmäßig betrieben wird.

Regulación de la tensión de los cables del mando de la válvula electrónica.

La regulación de la tensión de los cables se hará cada vez que se instale un nuevo cable o cuando los cables existentes no estén correctamente tensionados.

1. Verificar la tensión de los cables de comando del motor de apertura (CM) y de cierre (CN) de la válvula.

2. Verificar la tensión de los cables de comando del motor de apertura y de cierre de la válvula.

3. Verificar la tensión de los cables de comando del motor de apertura y de cierre de la válvula.

4. Verificar la tensión de los cables de comando del motor de apertura y de cierre de la válvula.

5. Verificar la tensión de los cables de comando del motor de apertura y de cierre de la válvula.

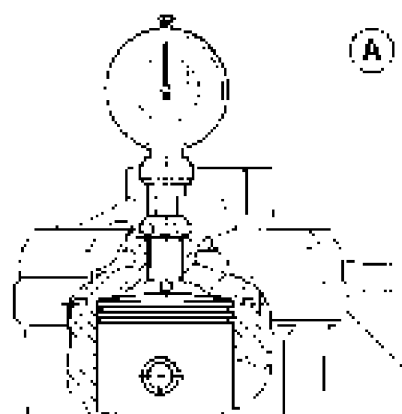
IMPORTANTE - Girando la llave del interruptor de encendido hasta la posición "ON", verificar la presencia de los dos señales acústicas que distinguen la abertura y el cerrado de la válvula de escape. Esta "VUELTA DE CONTROL" indica que la válvula no está incrustada o bloqueada y el motor funcionará regularmente.





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS

REGOLAZIONE DEL RAPPORTO DI COMPRESIONE E VERIFICA DELLA CORRETTA FUNZIONAMENTO DEL MOTORE

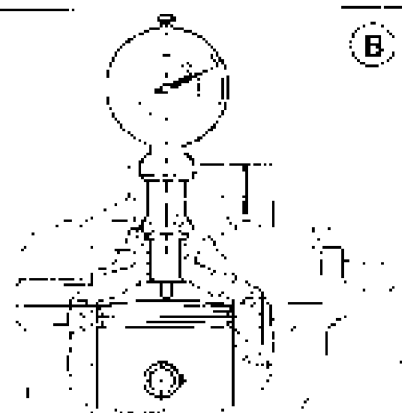


(A)

Controllo rapporto di compressione

Per verificare se il rapporto di compressione è corretto, procedere nel modo seguente:

- rimuovere dal basamento il cilindro completo di testa;
- tagliare il pistone dalla biella, pulirlo accuratamente, inserirlo nel cilindro, sino al contatto con il corrispondente profilo sulla camera di scoppio (in questo punto pulito dalla incrostazioni);
- avvitare nel foro candela un comparatore ed azzerarlo sulla posizione del pistone indicata nella figura (A);
- tagliare il pistone e rimontarlo sulla biella;
- rimontare il cilindro completo di testa, premendo da sul basamento la guarnizione con spessore 0,3 - 0,4 mm;
- portare il pistone al P.M.S., e verificare la lettura sul comparatore che dovrà essere compresa tra 1,20 mm (NON MENO) e 1,30 mm (figura B) per il modello MITO 2 e 0,65-0,75 mm per il modello MITO Racing;
- in caso di lettura differente, ripristinare la condizione corretta utilizzando una guarnizione base o linea di spessore adeguato.



(B)

Compression ratio control

To check if the compression ratio is correct, proceed as follows:

- remove the cylinder together with the heads from the block;
- remove the piston from the connecting rod, properly clean it, insert it in the cylinder till it touches the corresponding profile on the explosion chamber (this chamber too must be free from incrustations);
- screw a comparator in the sparking plug hole and read it in the piston position shown in figure A;
- remove the piston and reassemble it on the connecting rod;
- remount the cylinder together with the head by placing a 0.3-0.4 mm gasket on the block;
- take piston to P.M.S. and check figures on dial gauge which must be between 0.647 in. (NOT LESS) and 0.051 in. (figure B) for MITO 2 model, and 0.025-0.029 in. for MITO Racing model;
- in case of different readings, reset the right condition by using a cylinder base gasket having the right thickness.

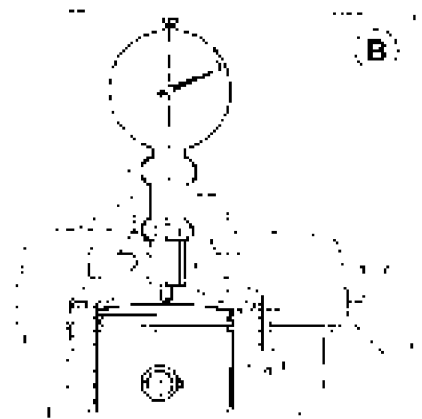
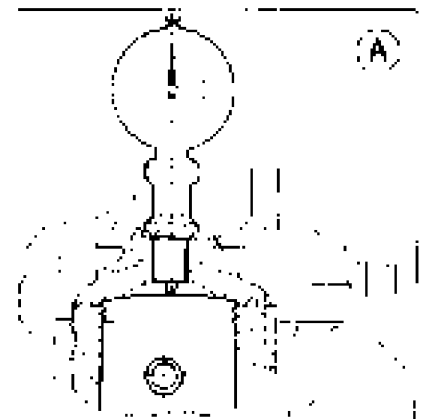
B-A= (MITO 2) 1,20 - 1,30 mm
B-A= (MITO Racing) 0,65 - 0,75 mm

B-A= (MITO 2) 0.047-0.051 in.
B-A= (MITO Racing) 0.025 - 0.029 in.



Contrôle rapport de compression

- Pour vérifier si le rapport de compression est correct, agir de la façon suivante:
- a) enlever ou soulever le cylindre avec les clés;
 - b) enlever le piston de la bielle, le nettoyer soigneusement, l'introduire dans le cylindre jusqu'au contact avec le profil correspondant sur la chambre d'explosion (le filet même doit être nettoyé);
 - c) visser le comparateur dans l'orifice de la bougie et le mettre à zéro sur la position du piston (indiquée sur la figure A);
 - d) enlever le piston et le remonter sur la bielle;
 - e) remonter le cylindre complet de tête en amorçant, sur le soulèvement, une garniture d'exposé: 0,3-0,4 mm;
 - f) mettre le piston au P.M.H. et contrôler que sur le comparateur apparaît une cote entre 1,20 mm (PAS INFÉRIEURE) et 1,30 mm (figure B) pour le modèle MITO 2 et 0,65-0,75 mm pour le modèle MITO Racing;
 - g) en cas de lecture différente, restaurer la condition correcte en utilisant une garniture de la base du cylindre avec un jeu net réglable.



Kontrolle des Verdichtungsverhältnisses

- Um zu überprüfen, ob das Verdichtungsverhältnis korrekt ist, wie folgt vorgehen:
- a) den Zylinder mit den Kupfen vom Kurbelgehäuse losheben;
 - b) den Kolben von der Pleuellstange abnehmen, ihn sorgfältig reinigen, ihn in den Zylinder einstecken, bis zum Kontakt mit dem entsprechenden Profil auf dem Verdichtungsraum (eventuell von den Verkrustungen gereinigt);
 - c) in die Zündkerzenöffnung einen Komparator einführen und an der in Abb. A angegebenen Kolbenposition auf Null stellen;
 - d) den Kolben abnehmen und ihn auf der Pleuellstange wiederzusammenbauen;
 - e) den Zylinder mit den Kupfen durch Zwischenlegen der Dichtung mit 0,3-0,4 mm Dicke auf dem Kurbelgehäuse wiederzusammenbauen;
 - f) den Kolben am O.T. anbringen und den Wert auf dem Komparator kontrollieren (er soll zwischen 1,20 mm (NICHT WENIGER) und 1,30 mm (Bis B) für Modell MITO 2 und 0,65-0,75 mm für Modell MITO Racing liegen);
 - g) im Falle von verschiedenen Werten die korrekte Lage bei Verwendung einer Dichtung für Zylinderkopf mit angemessener Dicke einstellen.

Control relación de compresión

Para verificar si la relación de compresión es correcta proceder de la siguiente manera:

- a) quitar de la base el cilindro con la cabeza;
- b) quitar el pistón de la biela, limpiarlo cuidadosamente, meterlo en el cilindro hasta que quede en contacto con el perfil correspondiente en la cámara de explosión (esto último impuido de las posibiles incrustaciones);
- c) introducir en el hueco de la bujía un comparador y llevarlo a "Cero" sobre la posición del pistón, indicada en la figura "A";
- d) quitar el pistón y volver a montarlo en la biela;
- e) volver a montar el cilindro con la cabeza interponiendo en la base la junta de 0,3-0,4 mm de espesor;
- f) llevar el pistón al P.M.S. y comprobar la lectura en el comparador, que tendrá que estar comprendida entre 1,20 mm (NO MENOS) y 1,30 mm (figura B) para el modelo MITO 2 y 0,65-0,75 mm para el modelo MITO Racing;
- g) en caso de lectura diferente, volver a restablecer la condición correcta utilizando una junta para la base del cilindro de espesor adecuado.

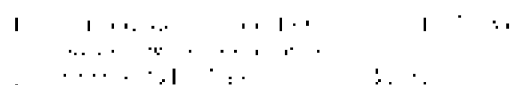
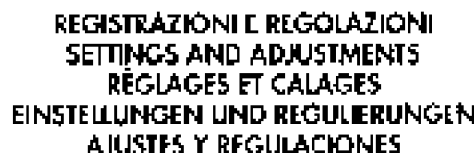
B.A= (MITO 2) 1,20-1,30 mm

B.A= (MITO Racing) 0,65-0,75 mm

B.A= (MITO 2) 0,64/-0,061 in

B.A= (MITO Racing) 0,025-0,029 in





Journal of Management Education 30(6)br/>© The Author(s)
10.1177/0095647206289111
<http://jme.sagepub.com>

1. The first step is to identify the problem. In this case, the problem is that the company is not meeting its sales targets.

1. $\frac{1}{2} \log \frac{1}{2}$ 2. $\frac{1}{2} \log \frac{1}{2}$ 3. $\frac{1}{2} \log \frac{1}{2}$ 4. $\frac{1}{2} \log \frac{1}{2}$ 5. $\frac{1}{2} \log \frac{1}{2}$ 6. $\frac{1}{2} \log \frac{1}{2}$ 7. $\frac{1}{2} \log \frac{1}{2}$ 8. $\frac{1}{2} \log \frac{1}{2}$ 9. $\frac{1}{2} \log \frac{1}{2}$ 10. $\frac{1}{2} \log \frac{1}{2}$

[illegible]

1. The number of people who are not in the club is 100 - 40 = 60.

[illegible]

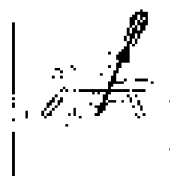
$\mathcal{L}(\mathbf{y}|\mathbf{X}) = \prod_{i=1}^n \mathcal{L}(y_i|\mathbf{x}_i)$

- *What is the difference between a "strong" and a "weak" form of a vowel?*
- *What is the difference between a "long" and a "short" vowel?*
- *What is the difference between a "close" and an "open" vowel?*
- *What is the difference between a "front" and a "back" vowel?*
- *What is the difference between a "high" and a "low" vowel?*
- *What is the difference between a "nasal" and a "non-nasal" vowel?*
- *What is the difference between a "diphthong" and a "monophthong"?*
- *What is the difference between a "glide" and a "diphthong"?*
- *What is the difference between a "schwa" and a "vowel"?*
- *What is the difference between a "vowel" and a "consonant"?*
- *What is the difference between a "vowel" and a "syllable"?*
- *What is the difference between a "vowel" and a "word"?*
- *What is the difference between a "vowel" and a "sentence"?*

[illegible]

1. $\mathbf{A} = \begin{bmatrix} 1 & 2 & 3 \\ 4 & 5 & 6 \\ 7 & 8 & 9 \end{bmatrix}$
 2. $\mathbf{B} = \begin{bmatrix} 1 & 2 & 3 \\ 4 & 5 & 6 \\ 7 & 8 & 9 \end{bmatrix}$
 3. $\mathbf{C} = \begin{bmatrix} 1 & 2 & 3 \\ 4 & 5 & 6 \\ 7 & 8 & 9 \end{bmatrix}$
 4. $\mathbf{D} = \begin{bmatrix} 1 & 2 & 3 \\ 4 & 5 & 6 \\ 7 & 8 & 9 \end{bmatrix}$
 5. $\mathbf{E} = \begin{bmatrix} 1 & 2 & 3 \\ 4 & 5 & 6 \\ 7 & 8 & 9 \end{bmatrix}$
 6. $\mathbf{F} = \begin{bmatrix} 1 & 2 & 3 \\ 4 & 5 & 6 \\ 7 & 8 & 9 \end{bmatrix}$
 7. $\mathbf{G} = \begin{bmatrix} 1 & 2 & 3 \\ 4 & 5 & 6 \\ 7 & 8 & 9 \end{bmatrix}$
 8. $\mathbf{H} = \begin{bmatrix} 1 & 2 & 3 \\ 4 & 5 & 6 \\ 7 & 8 & 9 \end{bmatrix}$
 9. $\mathbf{I} = \begin{bmatrix} 1 & 2 & 3 \\ 4 & 5 & 6 \\ 7 & 8 & 9 \end{bmatrix}$
 10. $\mathbf{J} = \begin{bmatrix} 1 & 2 & 3 \\ 4 & 5 & 6 \\ 7 & 8 & 9 \end{bmatrix}$





Sostituzione olio forcello anteriore

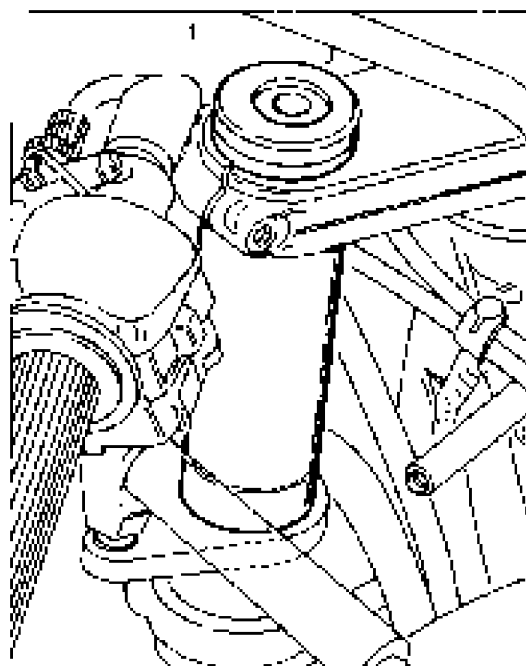
Nel caso si dovesse procedere alla sostituzione dell'olio, è necessario rimuovere gli steli come descritto al paragrafo "Smonta forcello anteriore" e procedere nel modo seguente:

- svitare i tappi superiori (1) e lavare delicatamente l'olio estratto;
- versare in ogni stelo 400 cc di olio di tipo indicato al paragrafo "RIFORNIMENTI";
- reinserire nelle a tubetti di protezione e riavvitare i tappi (1).

Oil change in the front fork

To drain the oil, remove rods as described in paragraph "Front fork removal" by proceeding as follows:

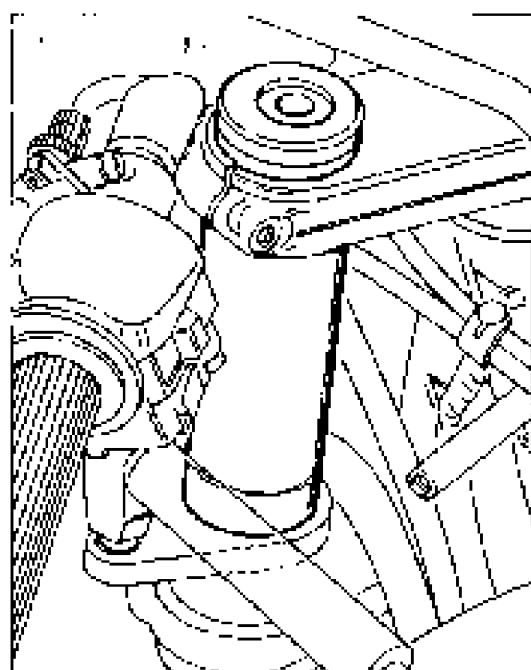
- cover upper corks (1) and let the oil drain;
- pour 24.40 ml in oil in each leg, the oil must be of the type indicated at paragraph "SUPPLIES";
- put springs and preloading tubes in place and screw the caps (1) again.



(1) Tappo tubo portante / Bearing pipe cap



RÉGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



1) Bouchon du tube porteur / Tragrohrstopfen /
Tapa tubo de portador

Remplacement de l'huile dans la fourche avant

Pour la vidange d'huile, enlever les tiges d'après la description au paragraphe "Enlèvement de la fourche avant", en opérant comme suit :

- desserrer les bouchons de dessus (1) et laisser couler l'huile;
- verser dans chaque tige 400 cc d'huile (celle-ci doit être du type indiqué au paragraphe "RAVITAILLEMENTS");
- introduire de nouveau les ressorts et les tubes de précharge, revisser les bouchons (1).

Auswechseln des Fahrgabelöls

Beim Ölwechseln muss man die Schalter abnehmen, wie im Absatz "Entlornung unterer Gabel" beschrieben, und wie folgt vorgehen:

- obere Stopfen (1) losschrauben und das Altöl abfließen lassen;
- in jede Stange 400 cc Öl (2. Serie: siehe Kapitel "KRAFTSTOFF- UND SCHMIEMITTELVERSORGUNG") einfüllen;
- Federn und Vorspannrohre wieder einsetzen und die Stopfen (1) festziehen.

Sustitución aceite horquilla anterior

En el caso de que se tenga que sustituir el aceite, hay que remover los vasos como se describe en el capítulo "Remoción horquilla de anterior" y trabajar de la manera siguiente:

- desatornillar los tapones superiores (1) y dejar salir el aceite usado;
- llenar en cada borro 400 cc de aceite de tipo indicado en el parágrafo "SUMINISTROS";
- remeter los resorte y tubos de precarga y atornillar los tapas (1).



Regolazione ammortizzatore di sterzo (MITO Racing)

L'ammortizzatore di sterzo, posto sulla sinistra del telaio, è dotato di 16 posizioni di regolazione, la posizione standard è a 8". Volendo indurre l'effetto dell'ammortizzatore, ruotare il registro (1) in senso antiorario, agire inversamente nel caso si desiderasse rendere più morbido l'effetto dell'ammortizzatore. La posizione "A" di l'assaggio nella leva di sterzo si trova inizialmente 10 mm al di sotto della sigla della forcella. Volendo appurare delle variazioni, tenere presente che la testa di sterzo può allinearsi bene con la sigla (A=0) e che, conseguentemente, deve essere modificato il fissaggio dell'ammortizzatore di sterzo.

Per effettuare l'operazione, è necessario sfilare la vite (2), variare la posizione del supporto e serrare nuovamente la vite (2).



Il supporto dell'ammortizzatore di sterzo deve sempre essere fissato sulla parte cilindrica della sella forcella (zona intagliata sulla figura).

Steering damper adjustment (MITO Racing)

It is placed on frame left and has 16 adjusting positions. Standard position is the 8". To have a harder damping action, turn register (1) anticlockwise; turn it clockwise for a softer damping action.

Position "A" for the steering head fixing is initially 10 mm under the fork leg. If changed one required, note that the steering head can be at the "UTMOS" aligned with the leg (A=0); hence, the steering damper fixing position must be changed. For this operation, loosen screw (2) and change the support position, then tighten screw (2) again.



Steering damper support must ALWAYS be fixed on the cylindrical part of fork leg (see hatch on figure).

Règlage de la frein de direction (MITO Racing)

Situé à gauche du cadre, le frein de direction a 16 positions de réglage, dont la position standard n'est à 8". Pour rendre "plus dur" l'action d'amortissement, tourner le registre (1) en sens antihoraire; renverser l'opération pour avoir un amortissement plus souple.

La position "A" pour le fixage de la tête de direction est située d'abord 10 mm au-dessous de la ligne fourche.

Pour changer la position, tenir compte que la tête de direction pour se trouver "A" MAXIMUM alignée avec la ligne (A=0).

Il faudra donc changer le fixage du frein de direction.

Pour cette opération, agir comme suit: desserrer la vis (2), pour changer la position du support, puis retendre à nouveau la vis (2).



Le support du frein direction doit être TOUJOURS fixé sur la partie cylindrique de la ligne fourche (voir la hachure sur la figure).

Einstellung der Lenkungsstossdämpfer (MITO Racing)

Der Lenkungsstossdämpfer auf der linken Seite des Lenkers hat 16 Einstellstufen, die Standardstellung ist die 8. Will man den Stossdämpfereffekt härten, Einstellungsgli (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen; will man einen weichen Effekt haben, in umgekehrten Sinn drehen. Die Stellung "A" der Befestigung des Lenkungskopfes befindet sich ungefähr 10 mm unter dem Gabelhorn. Will man Veränderungen vornehmen, immer bedenken, dass der Lenkungskopf "LOCKSTENS" mit dem Schaft (A=0) ausgerichtet sein und die Befestigung des Lenkungsstossdämpfers verändert werden soll. Um solche Operation vorzunehmen, muss man die Schraube (2) lockern, die Stellung der Stütze ändern und die Schraube (2) nochmals anziehen.



Die Stütze des Lenkungsstossdämpfers muss IMMER an der zylindrischen Teil des Gabelrohrhohes befestigt sein (gezeichnete Zone auf dem Bild).

Regulación amortiguador de virada (MITO Racing)

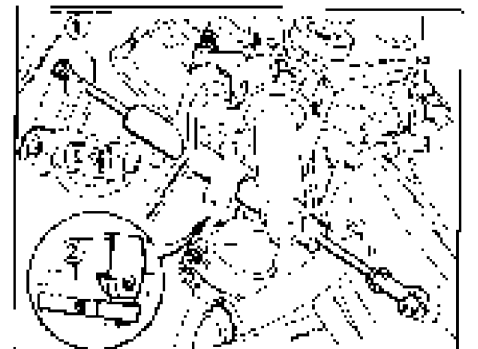
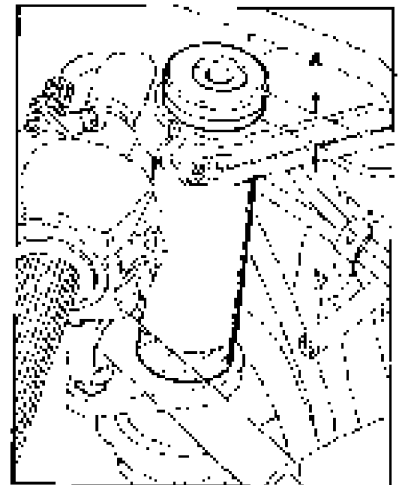
El amortiguador de virada, colocado a la izquierda del bastidor, está dotado de 16 posiciones de ajuste, la posición estándar es la 8". Si Ud. desea endurecer el efecto de amortiguación, gire en este (1) en el sentido contrario a las agujas del reloj, actuando inversamente desea que sea más suave el efecto de amortiguación.

La posición "A" de fijación de la cabeza de virada se encuentra inicialmente a 10 mm por debajo del soporte de la horquilla. Si desea hacer variaciones, recuerde que la cabeza de virada no puede A LO SUMO encontrar al alinear con el vástago (A=0) y que, por consiguiente, hay que modificar la fijación del amortiguador de virada.

Para efectuar la operación hay que aflojar el tornillo (2), variar la posición del soporte y apretar otra vez el tornillo (2).



El soporte del amortiguador de virada tiene que estar SIEMPRE fijado en la parte cilíndrica del vástago de la horquilla (zona sombreada en la figura).



1) Registro ammortizzatore / Dampner register / Register amortisseur / Einstellgriff Stossdämpfer / Ajuste amortiguador

2) Vite fiss. ammortizzatore / Dampner fixing screw / Vis de fixation amortisseur / Befestigungsschraube Stossdämpfer / Tornillo de fijación amortiguador





OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPÉRATIONS GÉNÉRALES
ALLGEMEINE ARBEITEN
OPERACIONES GENERALES



Supreme
Command
Section
Sektions
Geschw.

E



OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS

Stacca candelino	E.5
Stacca carenatura inferiore.....	E.6
Stacca banchette	E.6
Stacca sella e carenatura posteriore	E.7
Stacca tergicristallo	E.8
Stacca sistema di frenata	E.10
Stacca ammortizzatore di sterzo	E.10A
Stacca impianto di raffreddamento	E.11
Sterzo: dispositivo comando valvola di scarico	E.12
Stacca collegamenti elettrici del motore	E.12
Stacca cavi comando leziona e pompa olio	E.13
Stacca del carburatore	E.14
Stacca linea comando da cambio e catena di trasmissione	E.15
Stacca motore.....	E.15

Headlight fitting removal	E.5
Lower fairing removal	E.6
Remove the sides	E.6
Seat and rear fairing removal	E.7
Tank removal	E.8
Braking system removal	E.10
Remove the steering damper	E.10A
Cooling system removal	E.11
Exhaust valve control removal	E.12
Removal of the electric connections of the engine	E.12
Removal of the oil pump and clutch control cables	E.13
Carburettor removal	E.14
Removal of the gearbox control transmission and driving chain	E.15
Engine removal	E.15



Démontage du carter-prise	E.5	Abnehmen des vorderen Verkleidungsteils.....	E.5
Démontage du carterage inférieur	E.6	Abnehmen der unteren Verkleidung	E.6
Enlèvement des flancs	E.6	Entfernung seitlicher Tafeln	E.6
Démontage de la selle et du carterage arrière	E.7	Abnehmen des Sattels und der hinteren Verkleidung ..	E.7
Démontage du réservoir	E.8	Ausbauen des Tanks	E.8
Démontage du système d'échappement	E.10	Ausbauen des Auspuffsystems	E.10
Enlèvement frein de direction	E.10A	Entfernung des Lenkungsstossdämpfers	E.10A
Démontage du système de refroidissement	E.11	Ausbau von der Kühlung	E.11
Démontage dispositif de contrôle de la soupape d'échappement	E.12	Ausbau der Vorrichtung zur Steuerung des Auslassventiles	E.12
Débranchement des connexions électriques du moteur ..	E.12	Unterbrechen der elektrischen Anschlüsse des Motors...	E.12
Déconnexion des câbles d'allumage et de la pompe à huile	E.13	Ableitern der Hochspannung von Kupplung und Ölpumpe	E.13
Démontage du carburateur	E.14	Ausbauen des Vergasers	E.14
Démontage du renvoi de commande des vitesses et de la chaîne de transmission.....	E.15	Ausbauen des Schaltungs-Vorgeleges und der Antriebskette	E.15
Démontage du moteur	E.15	Ausbauen des Motors	E.15



Desenganche cupo libre	E.5
Desenganche conmutación inferior	E.6
Remoción paneles laterales	E.6
Desenganche silla y numeración posterior	E.7
Desenganche freno	E.8
Desenganche sistema de descarga	E.10
Remoción amortiguador de virada	E.10A
Desenganche sistema de enfriamiento	E.11
Desconexión del dispositivo del mando de la válvula de escape	F.12
Desenganche conexiones eléctricas del motor	F.12
Desenganche cables comando embrague y frenado de mano	E.13
Desenganche de carburador	E.14
Desenganche comando transmisión cambio y cadena de transmisión	F.15
Desenganche motor	E.15



Stacco cupolino

Svitare le due viti (1) di fissaggio del cupolino e degli specchietti retrovisori (MITO 2) all'armatura di supporto.

Sgrareare gli specchi e dagli appositi ganchetti (2) sull'elica (MITO 2).

Headlight fairing removal

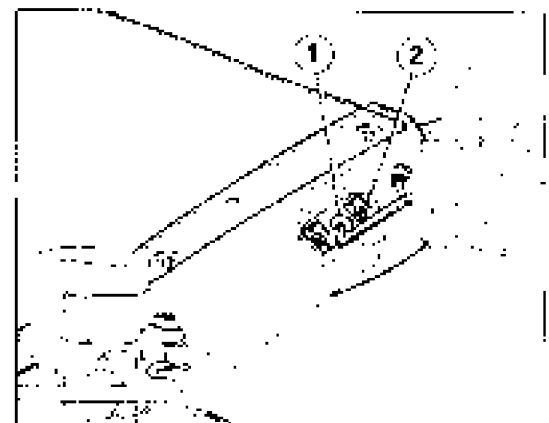
Unscrew the two screw (1) fastening the headlight fairing and the driving mirrors (MITO 2) to the supporting frame.

Release the mirror from the mirror hooks (2) on the frame (MITO 2).

Démontage du pare-brise

Dévisser les deux vis (1) fixant le pare-brise et les rétroviseurs (MITO 2) au cadre de support.

Détacher (2) les rétroviseurs du cadre (MITO 2).



Abnehmen der vorderen Verkleidungsteils

Die beiden Schrauben (1) zur Befestigung des vorderen Verkleidung und der Rückspiegel (MITO 2) am Halterahmen lösen.

Die Spiegel von den diesbezüglichen Befestigungen (2) am Rahmen lösen (MITO 2).

Desenganche cupolita

Desarmar las dos tornillos (1) de fijaje de la cupolita y de los espejos retrovisores (MITO 2) a la armazón de soporte.

Desacoplar los espejos de los respectivos ganchos (2) sobre el armazón (MITO 2).

Attenzione: prima di iniziare il procedimento di smontaggio, assicurarsi che:

Fore attenzione alle rondelle in nylon posizionate sotto alle viti che fissano tutte le parti di carrozzeria; dovranno essere riutilizzate nel rimontaggio.

Attention: avant de commencer le démontage, s'assurer que les rondelles en nylon situées sous les vis qui fixent toutes les parties de la carrosserie.

Pay attention to the nylon washers located under the screws fastening all the body parts; they must be utilized again upon reassembly.

Attention: avant de commencer le démontage, s'assurer que les rondelles en nylon situées sous les vis qui fixent toutes les parties de la carrosserie.

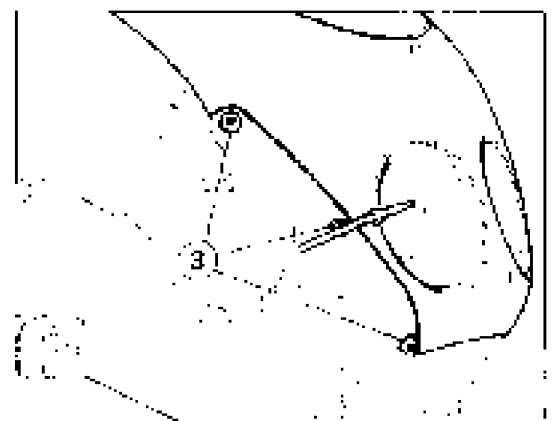
Récupérer les rondelles de nylon situées sous les vis qui fixent toutes les parties de la carrosserie, car il faudra les utiliser de nouveau pour le montage.

Attention: Antes de comenzar el desmontaje, asegurarse de que las arandelas de nylon situadas bajo los tornillos que fijan todas las partes de carrocería.

Auf die unterhalb der Schrauben zur Befestigung aller Karosserieteile angebrachten Nylonscheiben achten. Sie werden beim Zusammenbau wieder verwendet.

Attention: Antes de comenzar el desmontaje, asegurarse de que las arandelas de nylon situadas bajo los tornillos que fijan todas las partes de carrocería.

Poner atención a las arandelas de nylon posicionadas bajo los tornillos que fijan todas las partes de carrocería; deberán ser re-utilizadas en el remontaje.





Stacca carenatura inferiore

Svitare le due viti (3) di fissaggio posteriore della carenatura al telaio.
Togliere le due viti (4) di fissaggio ai fianchetti.
Scollegare le connessioni degli indicatori di direzione (cavi Blu/Azzurro per sinistro e Rosso-Nero/Blu per il destro).
Rimuovere e scartellare sfilandola dalla parte inferiore.

Remove lower fairing

Unscrew the two screws (3) fastening the back of the fairing to the frame.
Remove the 2 screws (4) fixing the sides.
Disconnect the connectors of the turn indicators (Blue/L.T. Blue cables for the L.H. indicator and Red-Black/Blue cable for the R.H. one).
Remove the fairing by extracting it from the bottom.

Enlever le carénage inférieur

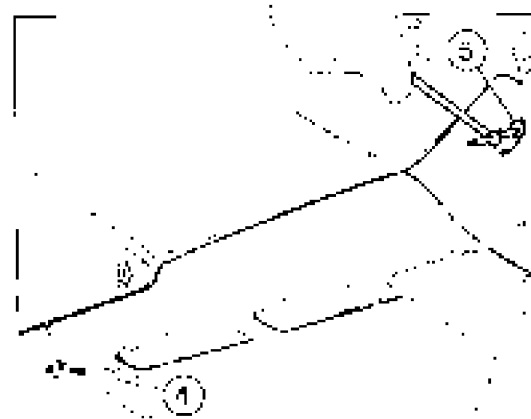
Dévisser les deux vis (3) de fixation arrière du carénage sur le cadre.
Oter les 2 vis de fixation des flancs (4).
Déconnecter les connexions des indicateurs de direction (câbles Bleu/Azur pour l'indicateur gauche et Rouge-Noir/Blue pour celui de droite).
Retirer le carénage par la partie inférieure.

Untere Verkleidung entfernen

Die beiden Schrauben (3) zur hinteren Befestigung der Verkleidung am Rahmengestell lösen.
Die zwei Befestigungsschrauben (4) der seitlichen Teile lösen.
Die Anschlüsse der Blinker abklemmen (Blau/Hellblau Kabel für links und Rot-Schwarz/Blau Kabel für rechts).
Die Verkleidung abnehmen, wobei man sie von unten abzieht.

Remoción carenado inferior

Desmontar las dos tornillos (3) de fijación posterior de la carenatura al chassis.
Sacar los tornillos (4) de fijación en las paneles laterales.
Separar las conexiones de los indicadores de dirección (cables azul/rojo para el izquierdo y rojo-negro/azul para el derecho).
Remover la carenatura desfilándola de la parte inferior.



Stacca fianchetti

Svitare le due viti (5) che fissano lateralmente la carenatura al perno di fissaggio del telaio di supporto del cupolino.
Rimuovere i fianchetti.

Remove the sides

Unscrew the two side screws (5) fastening the fairing to the fastening pin on the headlight fairing supporting frame.
Remove the sides.

Enlèvement des flancs

Dévisser les deux vis (5) qui fixent latéralement le carénage au pignon de centrage du cadre du support pour le pare-brise.
Enlever les flancs.

Entfernung seitlicher Teile

Die beiden Schrauben (5) zur seitlichen Befestigung der Verkleidung am Drehbolzen des Halterahmens der vorderen Verkleidung lösen.
Die seitlichen Teile entfernen.

Remoción paneles laterales

Deschirrar las dos tornillos (5) que fijan lateralmente a carenatura inferior al eje de fulcro de la armazón de soporte de la capucha.
Remover los paneles laterales.



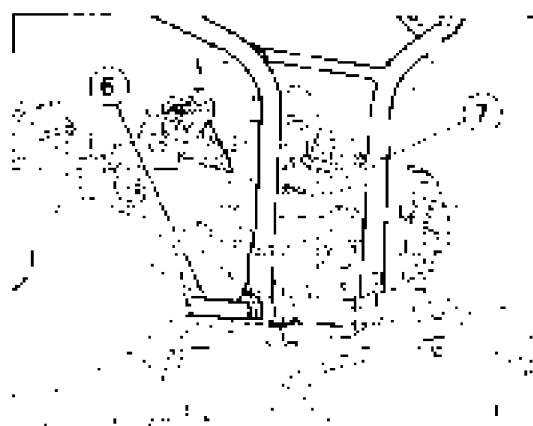
Allegare il cavo di collegamento al cavo di terra e assicurarsi che sia ben ancorato (MITO 2).

È necessario che il cavo sia ben ancorato dietro al pannello di controllo (MITO 2) e non sia soggetto a strappi.

Étreindre le câble de connexion au câble de terre et s'assurer qu'il est bien ancré (MITO 2).

Es muss sichergestellt sein, dass das Kabel (MITO 2) hinter der Bedienungsplatte fest und ohne Gefahr des Abrisses verankert ist.

Conectar el cable de conexión al cable de tierra, asegurándose de que está bien anclado (MITO 2).



Stacca sella e carenatura posteriore.

Per la versione 800, rimuovere il rivestimento posteriore della carenatura di guida (MITO 2).

Seat and rear fairing removal.

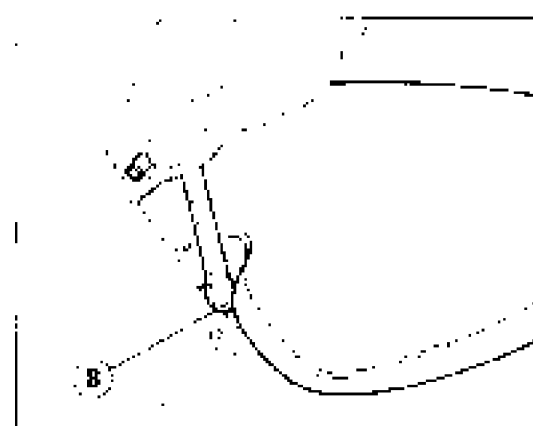
For the version 800, remove the rear cover of the driver's footrest (MITO 2).

Démontage de la selle et du carénage arrière.

Étape 1: Pour 800, démontez le revêtement arrière du repose-pieds (MITO 2).

Abnehmen des Sattels und der hinteren Verkleidung.

Bei der Ausführung 800: Entfernen Sie das hintere Verkleidungsstück des Fahrerfußrastens (MITO 2).



Desengancho silla y carenatura posterior.

Para la versión 800, desmonte el revestimiento posterior de la carenatura de guía (MITO 2).

Rimuovere il sedile passeggero aggrando sulla serratura (A) posteriore con la chiave di accensione (MITO 2).

Rimuovere il ripetichino posto dietro al sellino pilota: previo smontaggio delle due viti di fissaggio (MITO 2).

Remove the passenger seat by operating on the main lock (A) with the switch key (MITO 2).

Remove cover at the back of the driver's seat after either removing the 2 fixing screws (MITO 2).

Enlever la selle du passager à l'aide de la serrure (A) arrière (utiliser la clé de contact) (MITO 2).

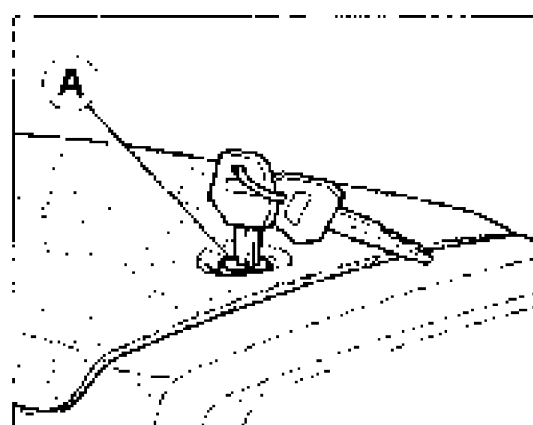
Après avoir dévissé les 2 vis de fixation (MITO 2), ôter le couvercle placé à l'arrière de la selle du pilote.

Den Beifahrersitz entfernen, indem man das hintere Schloß (A) mit dem Zündschlüssel aufsperrt (MITO 2).

Den Druckstange hinter Fahreressel nach Herausnehmen der zwei Befestigungsschrauben abnehmen (MITO 2).

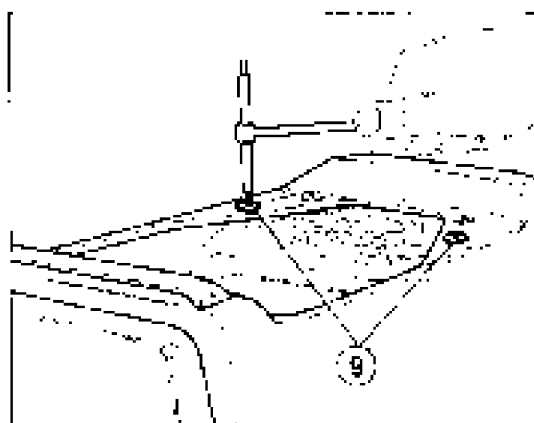
Remove the seat passenger according above the serrure (A) posterior with the line of ignition (MITO 2).

Remove the flap located behind the seat of the pilot: prior dismantling the two fixing screws (MITO 2).





**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPÉRATIONS GÉNÉRALES
ALLGEMEINE ARBEITEN
OPERAÇÕES GERALES**



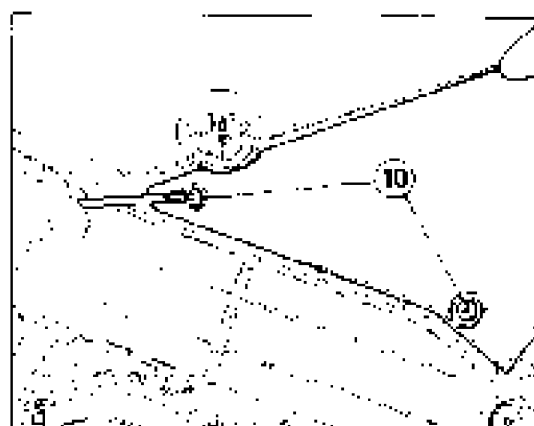
Insertare il perno di bloccaggio nella parte superiore della piastrina di bloccaggio.

Insérer la tige de verrouillage dans le trou supérieur de la plaque de verrouillage.

Einsetzen des Bolzens in das obere Loch der Verriegelungsplatte.

Einsetzen des Bolzens in das obere Loch der Verriegelungsplatte.

Insira o pino de travagem no furo superior da placa de travagem.

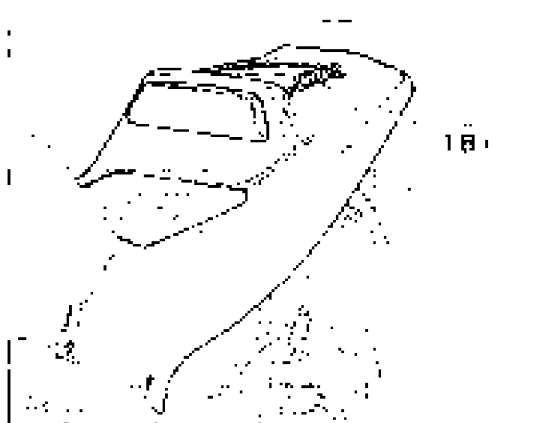


Insérer le pignon de la roue d'aggrégation dans le trou supérieur de la plaque de verrouillage.

Einsetzen des Bolzens in das obere Loch der Verriegelungsplatte.

Einsetzen des Bolzens in das obere Loch der Verriegelungsplatte.

Insira o pino de travagem no furo superior da placa de travagem.



Einsetzen des Bolzens in das obere Loch der Verriegelungsplatte.

Einsetzen des Bolzens in das obere Loch der Verriegelungsplatte.

Einsetzen des Bolzens in das obere Loch der Verriegelungsplatte.

Einsetzen des Bolzens in das obere Loch der Verriegelungsplatte.

Einsetzen des Bolzens in das obere Loch der Verriegelungsplatte.





Stacca serbatoio.

Staccare il serbatoio dal sistema di alimentazione, per poterlo manovrare liberamente.

Tank removal.

The tank is detached from the fuel system of the water pump.

Démontage du réservoir.

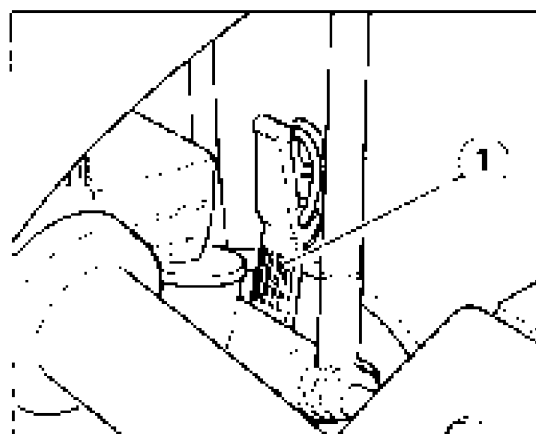
Détacher la cuve du système d'alimentation, pour pouvoir la manœuvrer librement.

Ausbauen des Tanks.

Den Tank vom Pumpen-System abbaufür manövrieren zu können.

Desenganche tanque.

Desacoplar el tanque del sistema de alimentación para poder maniobrarlo libremente.



Posizionare l'rubinetto carburante sulla posizione "OFF".

Allentare la fascetta sulla tubazione di alimentazione.

Staccare la tubazione dal rubinetto.

Set the fuel cock on "OFF" position.

Loosen clamp on feed tubing.

Remove tubing from cock.

Passer sur "OFF" le robinet de carburant.

Desserer le collier de la tubulure d'alimentation.

Oter la tubulure du robinet.

Den Kraftstoffhahn auf "OFF" stellen.

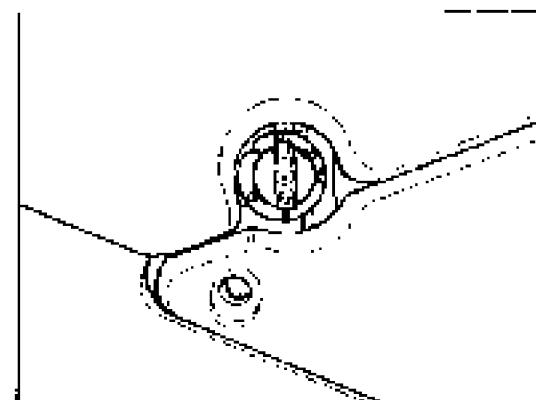
Die Schelle auf der Versorgungsleitung lockern.

Die Leitung vom Hahn trennen.

Posicionar el llave del combustible en la posición "OFF".

Alojar el collar en la tubería de el motor de.

Extraer la tubería del grifo.



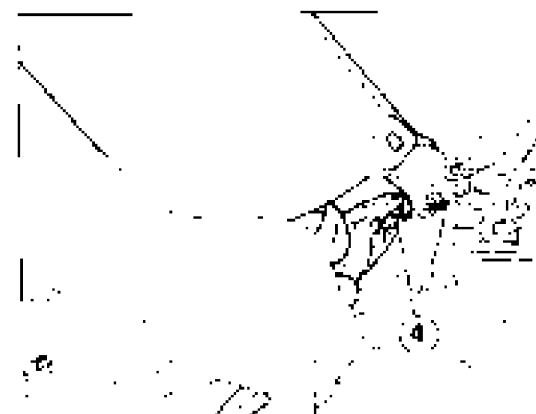
Il serbatoio è collegato al sistema di alimentazione per poterlo manovrare liberamente.

The tank is connected to the fuel system of the water pump, to be able to move it.

Le réservoir est relié au système d'alimentation, pour pouvoir le manœuvrer librement.

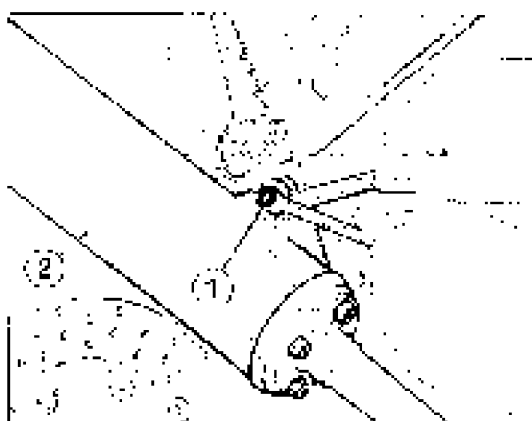
Der Tank ist an das Pumpen-System angeschlossen, um manövrieren zu können.

El tanque está conectado al sistema de alimentación para poder maniobrarlo libremente.





**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPÉRATIONS GÉNÉRALES
ALLGEMEINE ARBEITEN
OPERACIONES GENERALES**



Stacco sistema di scarico

Utilizzando una chiave esagonale da 8 mm per la vite (1) e una da 10 mm per il relativo dado, svincolare il silenziatore (2) dal fissaggio di supporto pedana passeggero (MITO 2) o al tirante di sostegno (MITO RACING).

Recuperare distanza, gommino e rondella.

Exhaust system removal

By means of a 8 mm hexagon wrench for the screw (1) and a 10 mm one for the relevant nut, release the silencer (2) from its fastening to the passenger foot-rest support (MITO 2) or to the striction (MITO RACING).

Recover the spacer, rubber pad and washer.

Démontage du système d'échappement

A l'aide d'une clé hexagonale de 8 mm pour la vis (1) et de 10 mm pour la clé correspondante, détacher le silencieux (2) au support du repose-pied du passager (MITO 2) ou à la barre de soutien (MITO RACING).

Récupérer l'entretoise, le caoutchouc et la rondelle.

Ausbauen des Auspuffsystems

Mit einem 8 mm-Innenschlüssel für die Schraube (1) und einem 10-mm-Innenschlüssel für die dazugehörige Mutter den Schalldämpfer (2) von der Halterung der Beifahrer-Fußrasten abnehmen (MITO 2) oder am Stützgestell (MITO RACING).

Auf Distanzstück, Gummistück und Unterlegscheibe achten.

Desengancho sistema de descarga

Utilizando una llave hexagonal de 8 mm para el tornillo (1) y una de 10 mm para la respectiva tuerca, desmontar el silenciador (2) del soporte de reposapiés (MITO 2) o el tirante soporte (MITO RACING).

Recuperar separador, goma y arandela.



Utilizzando lo stesso chiave, svitare la vite (3) sul plastico di ancoraggio tubo di scarico. Recuperare distanza, gommino e rondella.

By the same wrenches, loosen screw (3) on exhaust fixing plate.

Recover the spacer, rubber pad and washer.

Tourner, utilisant les mêmes clés, desserrer la vis (3) de la plaque de fixation du tuyau d'échappement.

Récupérer l'entretoise, le caoutchouc et la rondelle.

Mit denselben Schlüssel die Schraube (3) auf der Verankerungsplatte des Auspuffsystems lösen.

Auf Distanzstück, Gummistück und Unterlegscheibe achten.

Utilizando las mismas llaves, desmontar la tornillo (3) en la placa de anclaje del tubo de escape.

Recuperar separador, goma y arandela.



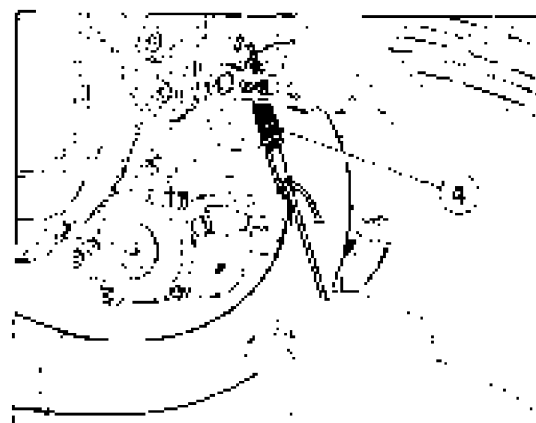
Scoprire il nuovo mondo per il motore. A seconda della versione, il motore è fornito con un sistema di iniezione elettronico o con un carburatore. Assicurarsi che il carburatore sia montato correttamente.

Assicurarsi che il carburatore sia montato correttamente. Assicurarsi che il carburatore sia montato correttamente.

Assicurarsi che il carburatore sia montato correttamente. Assicurarsi che il carburatore sia montato correttamente.

Assicurarsi che il carburatore sia montato correttamente. Assicurarsi che il carburatore sia montato correttamente.

Assicurarsi che il carburatore sia montato correttamente. Assicurarsi che il carburatore sia montato correttamente.



Stacco ammortizzatore di sterzo (MITO Racing).

Remove the vis (1), (2) and steering damper with its comp.

Remove steering damper (MITO Racing).

Remove visers (1), (2) and steering damper with its comp.

Enlèvement frein de direction (MITO Racing).

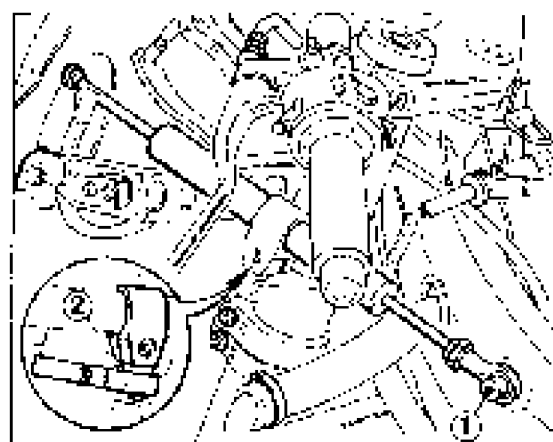
Cher les vis (1), (2) de frein et lève.

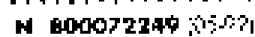
Entfernung des Lenkungsstossdämpfers (MITO Racing).

Die Schrauben (1), (2) und den Stossdämpfer mit dazugehöriger Klamme entfernen.

Remoción amortiguador de virada (MITO Racing).

Soque las tornillos (1), (2) y el amortiguador de virada con su correspondiente grapa.







Cilindro.

Il diametro superiore misurato deve essere di 76,430 in (1,941 mm).
L'usura per l'intero cilindro deve essere inferiore a 0,0015 in (0,038 mm).
Il diametro inferiore misurato deve essere di 76,430 in (1,941 mm).
L'usura per l'intero cilindro deve essere inferiore a 0,0015 in (0,038 mm).

Misurazione del cilindro.

Controllare il cilindro con un calibro a cilindro e un calibro a cilindro.
L'usura per l'intero cilindro deve essere inferiore a 0,0015 in (0,038 mm).
L'usura per l'intero cilindro deve essere inferiore a 0,0015 in (0,038 mm).

Cylinder.

The upper diameter must be 76.430 in (1,941 mm).
The wear for the entire cylinder must be less than 0.0015 in (0.038 mm).
The lower diameter must be 76.430 in (1,941 mm).
The wear for the entire cylinder must be less than 0.0015 in (0.038 mm).

Cylinder measurement.

Check the cylinder with a cylinder gauge and a cylinder gauge.
The wear for the entire cylinder must be less than 0.0015 in (0.038 mm).
The wear for the entire cylinder must be less than 0.0015 in (0.038 mm).

Cylindre.

Le diamètre supérieur mesuré doit être de 76,430 in (1,941 mm).
L'usure pour l'ensemble du cylindre doit être inférieure à 0,0015 in (0,038 mm).
Le diamètre inférieur mesuré doit être de 76,430 in (1,941 mm).
L'usure pour l'ensemble du cylindre doit être inférieure à 0,0015 in (0,038 mm).

Mesurage du cylindre.

Contrôlez le cylindre avec un calibre à cylindre et un calibre à cylindre.
L'usure pour l'ensemble du cylindre doit être inférieure à 0,0015 in (0,038 mm).
L'usure pour l'ensemble du cylindre doit être inférieure à 0,0015 in (0,038 mm).

Zylinder.

Der obere Durchmesser muss 76,430 in (1,941 mm) betragen.
Der Verschleiß für den gesamten Zylinder muss weniger als 0,0015 in (0,038 mm) betragen.
Der untere Durchmesser muss 76,430 in (1,941 mm) betragen.
Der Verschleiß für den gesamten Zylinder muss weniger als 0,0015 in (0,038 mm) betragen.

Messung des Zylinders.

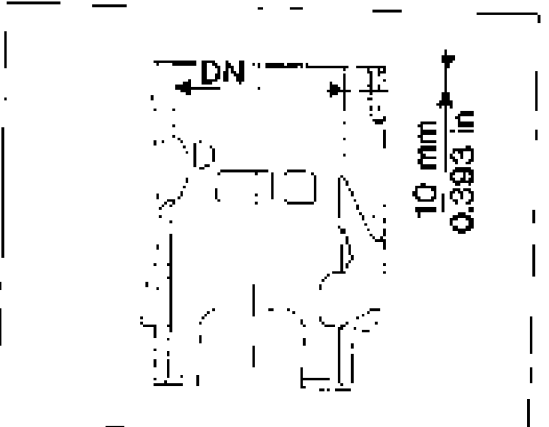
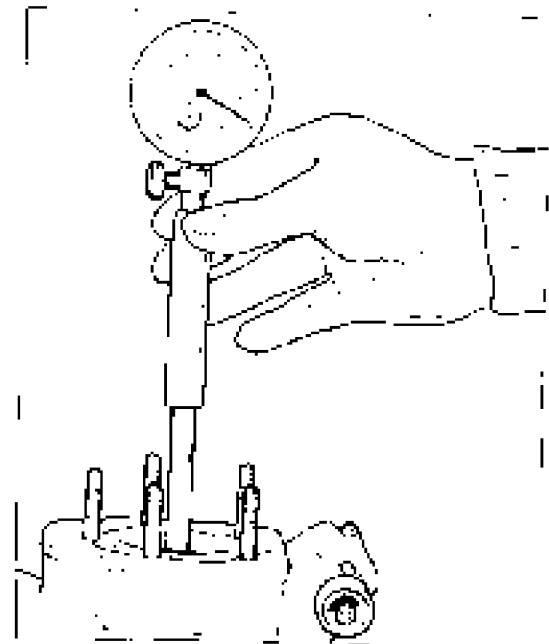
Überprüfen Sie das Zylinder mit einem Zylindermaß und einem Zylindermaß.
Der Verschleiß für den gesamten Zylinder muss weniger als 0,0015 in (0,038 mm) betragen.
Der Verschleiß für den gesamten Zylinder muss weniger als 0,0015 in (0,038 mm) betragen.

Cilindro.

Il diametro superiore misurato deve essere di 76,430 in (1,941 mm).
L'usura per l'intero cilindro deve essere inferiore a 0,0015 in (0,038 mm).
Il diametro inferiore misurato deve essere di 76,430 in (1,941 mm).
L'usura per l'intero cilindro deve essere inferiore a 0,0015 in (0,038 mm).

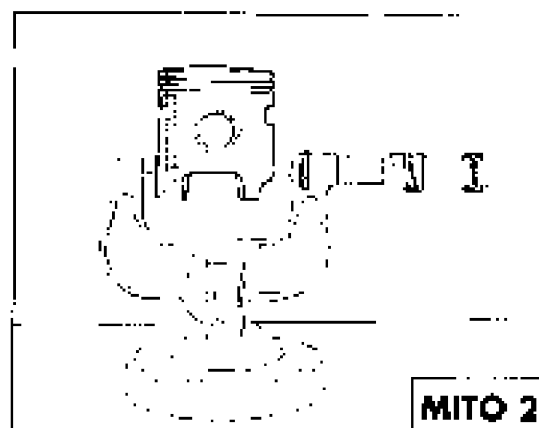
Medición del cilindro.

Controlar el cilindro con un calibre a cilindro y un calibre a cilindro.
L'usura per l'intero cilindro deve essere inferiore a 0,0015 in (0,038 mm).
L'usura per l'intero cilindro deve essere inferiore a 0,0015 in (0,038 mm).





REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR



Pistone

Pulire accuratamente il cielo del pistone e le caviglie dei segmenti dalle incrostazioni carboniche. Procedere ad un accurato controllo visivo e dimensionale del pistone: non devono apparire tracce di forzamenti, rigature, crepe o danni di sorta.

Il diametro del pistone va misurato alla distanza (A) dalla base del manico in direzione perpendicolare all'asse dello spinotto.

Piston

Carefully clean the piston ceiling and the piston ring grooves from carbon deposits. Effect a careful visual and dimensional checking of piston: no traces of shrinkage, score, crack or damage must be remarked.

Measure piston diameter from skirt base (A) in direction perpendicular to piston pin axis.

Piston

Nettoyer soigneusement le ciel du piston et les encoches des bagues élastiques, en éliminant toute incrustation charbonneuse.

Mesurer le diamètre piston à la distance (A) de la base de la jupe d'appui à l'axe du piston.

Kolben

Sorgfältig den Kolbenboden und die Segmentrinnen von Kohleverkrustungen befreien. Eine ebenso sorgfältige Sicht- wie Messkontrolle des Kolbens vornehmen.

Der Durchmesser des Kolbens soll vom Mantelbasis bis auf Abstand (A), senkrecht zur Pleuellachse, gemessen werden.

Pistón

Limpieza esmeradamente la cabeza de pistón y las ranuras de los segmentos quitando las incrustaciones carbonáceas. Controlar y evaluar las dimensiones del pistón: no deben tener trazas de esfuerzos, rayaduras, grietas u otros daños.

El diámetro del pistón tiene que medirse a la distancia (A) desde la base del cuerpo, en dirección perpendicular al eje del pistón.

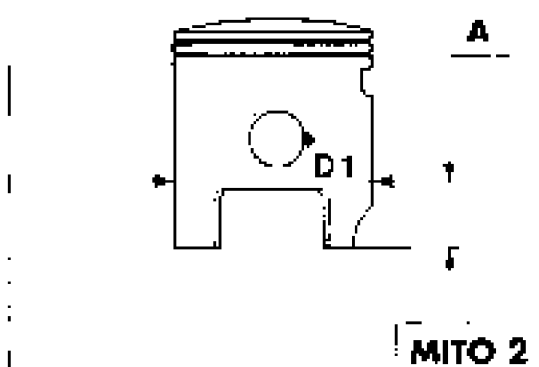
Altezza gola nel pistone.

Piston groove height.

Hauteur gorge dans le piston.

Höhe der Kehle im Kolben.

Altura de la garganta del pistón.



A: 20 mm (0.787 in.) - MITO 2
10 mm (0.394 in.) - MITO Racing

MITO 2

Standard / Standard / Standard	Dimensione / Dimension / Dimension
1.250 - 1.260 mm (0.0492 - 0.0496 in.)	1.33 mm (0.052 in.)

MITO Racing

Dimensione / Dimension / Dimension	Dimensione / Dimension / Dimension
1.020 - 1.040 mm (0.0401 - 0.0409 in.)	1.00 mm (0.0433 in.)





Accoppiamento cilindro-pistone

I gruppi cilindro-pistone sono forniti già accoppiati. Se inavvertitamente si lascia scambiare tra loro cilindri e pistoni di alcuni gruppi, occorre procedere al rilevamento dei diametri come indicato nelle figure a pag. G.6 e G.7.

Eseguire queste misurazioni a temperatura stabilizzata di 20°C.

Gioco di accoppiamento preferenziale DN-D1 = 0,040-0,060 mm (MITO 2); 0,045-0,055 mm (MITO Racing). Limite di usura 0,080 mm.

Cylinder-piston assembly

Cylinder-piston assemblies are supplied already coupled and in case that different cylinders and pistons have been exchanged, it is necessary to carry out diameters measurement as shown in figures of pages G.6 & G.7.

Arrange these measurements at a stabilized temperature of 68°F.

Best mating clearance DN-D1 = 0,0015/-0,00236 in. (MITO 2); 0,00177/-0,00213 in. (MITO Racing). Wear limit 0,00315 in.

Groupe cylindre-piston

Les groupes cylindre-piston sont fournis déjà accouplés. Si par erreur ils ont été échangés entre eux, des cylindres et pistons de groupes différents, il faudra effectuer le mesurage des diamètres comme indiqué dans les figures de pages G.6 & G.7.

L'effectuer ces mesurage à une température stabilisée de 20°C.

Jeu de montage préférentiel DN-D1 = 0,40-0,060 mm (MITO 2); 0,045-0,055 mm (MITO Racing). Limite d'usure 0,080 mm.

Verbindung Zylinder-Kolben

Die Zylinder-Kolben Gruppen werden schon verbunden geliefert. Bei unbemerktem Zylinder-Kolben Austausch einiger Gruppen müssen die Durchmesser, wie in den Bildern G.6 und G.7 gemessen werden.

Diese Messungen bei 20°C durchführen.

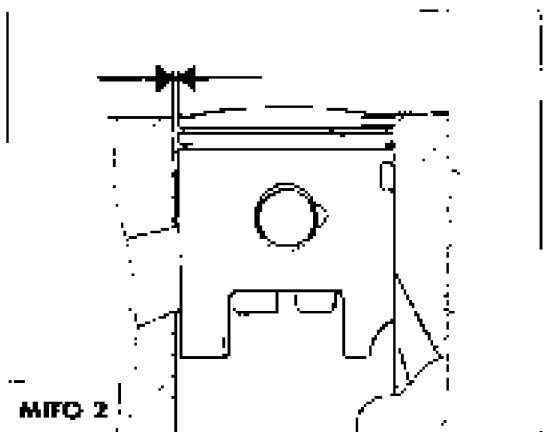
Vorzugsverbindungsspiel DN-D1 = 0,40-0,060 mm (MITO 2); 0,045-0,055 mm (MITO Racing). Abnutzungsgrenze 0,080 mm.

Acoplamiento cilindro-pistón

Los grupos cilindro-pistón se suministran ya acoplados; si inadvertidamente se intercambian entre sí cilindros y pistones de algunos grupos, es necesario medir los diámetros como se indica las figuras de las pag. G.6 y G.7.

Medir con una temperatura estabilizada de 20°C.

Juego de acoplamiento preferencial DN-D1 = 0,40-0,060 mm (MITO 2); 0,045-0,055 mm (MITO Racing). Límite de desgaste 0,080 mm.



MITO 2

CILINDRO (mm) CYLINDER (in.) Cylindre (mm)	PISTONE (mm) PISTON (in.) Piston (mm)	Gioco di accoppiamento (mm)
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014

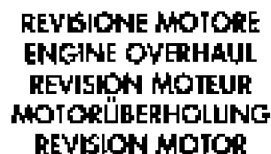
A

B

C

MITO Racing

CILINDRO (mm) CYLINDER (in.) Cylindre (mm)	PISTONE (mm) PISTON (in.) Piston (mm)	Gioco di accoppiamento (mm)
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014
100 3.937 40.00 1.5748 SA 0.0010-0.0014 SA	99.960 3.9354 39.9970 1.5743 SA 0.0010-0.0014 SA	0.0010-0.0014



Deve essere perfettamente liscia, senza rigature, solchi e colorazioni bluastre dovute al surriscaldamento. Se il liquido lo spinta è necessario sostituire anche il cabling o rullini in accordo con le selezioni riportate a pag. G 11.

the responsibility of the author and does not necessarily reflect the views of the publisher. The publisher and the author disclaim any liability for any damage or loss caused by the use of the information contained in this book.

7. $\lim_{n \rightarrow \infty} \frac{1}{n} \sum_{k=1}^n \frac{1}{k} = 0$ (the harmonic series diverges, but the average of its terms tends to 0).

with the given boundary conditions and a given value of α is obtained by solving the following problem:

Einige weitere Beispiele für die Konstruktion von Normalformen der letzten Art sind in [2] und [3] gegeben.

Participation in the study was voluntary. The mean age of the subjects was 54 years, and the mean age of the control group was 51 years.

These results suggest that the peak in the density of firms is likely to be followed either by a substantial increase in the number of bankruptcies or by a substantial increase in the number of exits to other industries, but not by a substantial increase in the number of new firms.



Segmenti

Controllare visivamente lo stato della fascina elastica e della relativa sede nel pistone. Se la fascina è usurata o danneggiata deve essere sostituita (MITO 2 - o ricambi e fornito la coppia).

Se la sede della fascina nel pistone è nelle stesse condizioni, il pistone e la fascina devono essere entrambi sostituiti.

Quando si monta una fascina nuova su un pistone usato, controllare che la sede di scudatura fascina non sia usurata in modo non uniforme.

La fascina dovrebbe alloggiare perfettamente parallelamente alle superfici della gola nel pistone. Se non è così, il pistone deve essere sostituito.

Piston rings

Visually inspect the piston ring and its piston groove state. If the piston ring is worn up or damaged it must be renewed (MITO 2 - spares come in couple).

If the piston ring groove on piston is in the same conditions, piston and piston ring have to be renewed, both of them.

When a new piston ring is installed on the used piston, check that the piston groove is not worn up in an uneven manner.

Piston ring has to stay perfectly parallel to the piston groove surfaces. If it is not the case, piston must be renewed.

Bague élastiques

Vérifier visuellement l'état des bagues élastiques et du relatif siège du piston. Si la bague est déformée ou endommagée doit être remplacée (MITO 2 - en remplacement fournit la paire).

Si le siège de la bague dans le piston est dans le piston est dans les mêmes conditions, le piston et la bague doivent être tous les deux remplacés.

Quand on monte une nouvelle bague sur un piston usé, vérifier que le siège de la bague ne soit pas détériorée en manière irrégulière.

La bague devrait être parfaitement parallèle aux surfaces de la gorge dans le piston. Si ce n'est pas le cas, le piston devra être remplacé.

Segmente

Eine sorgfältigste Sichtkontrolle des Zustandes des Keilrings und der entsprechenden Leifennut im Zylinder vorzunehmen. Ist der Keilring beschädigt oder verschliffen, dann ist er auszuwechseln (MITO 2 - das Ersatzteil wird als Paar geliefert).

Ist die Ringnut im Zylinder in demselben Zustand, dann müssen beide Zylinder und Keilring ausgetauscht werden.

Bei der Montage eines neuen Kompressionsrings auf einen gebrauchten Zylinder prüfen ob der Ringversatzbiss ungleich ist.

Der Kompressionsring muß vollkommen parallel zu den Flächen der Keilkanäle liegen. Andernfalls, ist der Zylinder auszuwechseln.

Segmentos

Controlar visualmente el estado de la correa elástica y del relativo asiento del pistón. Si la correa está desgastada debe sustituirse (MITO 2 - el repuesto se suministra en pareja).

Si el asiento de la correa en el pistón está en las mismas condiciones, el pistón y la correa deben sustituirse.

Cuando se monta una correa nueva en un pistón usado, controlar que el asiento de dicha correa no esté desgastado en manera no uniforme.

La correa debe estar perfectamente paralela a la superficie de la garganta del pistón.

Si así no fuese, debe sustituirse el pistón.

Altezza segmento / Piston ring height

Hauteur bague élastique / Segmenthöhe

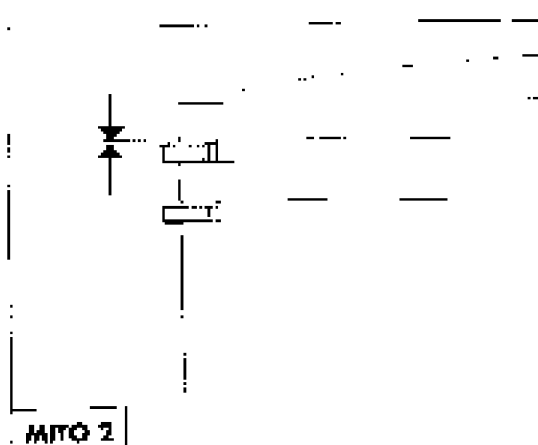
Altura del segmento

MITO 2		MITO Racing	
Segment / Segment Sealing / Etanchéité Dichtung	Limite max. d'usure / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze Limit max. de usure	Segment / Segment Sealing / Etanchéité Dichtung	Limite max. d'usure / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze Limit max. de usure
190 ± 1,1/8 mm (0.0468-0.0463 in.)	1,15 mm (0.045 in.)	0,975-0,990 mm (0.0384-0.0389 in.)	0,955 mm (0.0375 in.)





REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR



La tabella mostra i valori del gioco axiale tra segmento inferiore, superiore e sede nel pistone (MITO 2) o tra segmento e sede nel pistone (MITO Racing).

This table shows the axial play between lower piston ring, upper piston ring and groove in the piston (MITO 2) or between segment and piston seat (MITO Racing).

Le tableau montre les valeurs du jeu axial entre bagues élastiques inférieure, supérieure et siège dans le piston (MITO 2) ou entre segment et siège piston (MITO Racing).

Die Tabelle zeigt die Werte des Längsspiels zwischen internem, oberem Segment und Kolben Laßstirn (MITO 2) oder zwischen Segment und Sitz im Zylinder (MITO Racing).

La tabla muestra los valores de juego axial entre el segmento inferior, superior y el asiento del piston (MITO 2) y entre el segmento y asiento en el piston (MITO Racing).

MITO 2

Spazio tra l'anello superiore e l'anello inferiore
Spacers between rings

Entre max et min d'axe des bagues
Entre max et min d'axe des bagues

Spazio tra l'anello superiore e l'anello inferiore
Spacers between rings

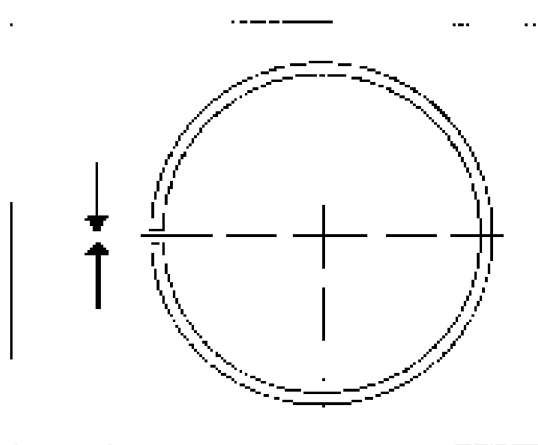
Entre max et min d'axe des bagues
Entre max et min d'axe des bagues

0,040-0,072 mm
(0,0016-0,0028 in.)

0,20 mm
(0,0078 in.)

0,030-0,265 mm
(0,0012-0,0104 in.)

0,15 mm
(0,0059 in.)



Accoppiamento segmenti-cilindro.

La tabella mostra i valori del gioco tra i segmenti e il cilindro. I valori sono in mm.

Cylinder-piston rings play.

The table shows the values of the play between the rings and the cylinder. The values are in mm.

Accouplement bagues élastiques-cylindre.

Le tableau montre les valeurs du jeu entre les bagues élastiques et le cylindre. Les valeurs sont en mm.

Passung Segment-zylinder.

Die Tabelle zeigt die Werte des Längsspiels zwischen den Segmenten und dem Zylinder. Die Werte sind in mm.

Acoplamiento segmentos-cilindro.

La tabla muestra los valores de juego entre los segmentos y el cilindro. Los valores son en mm.

MITO 2

Spazio tra l'anello superiore e l'anello inferiore
Spacers between rings

Entre max et min d'axe des bagues
Entre max et min d'axe des bagues

0,15-0,35 mm
(0,0059-0,0137 in.)

0,00 mm
(0,0000 in.)

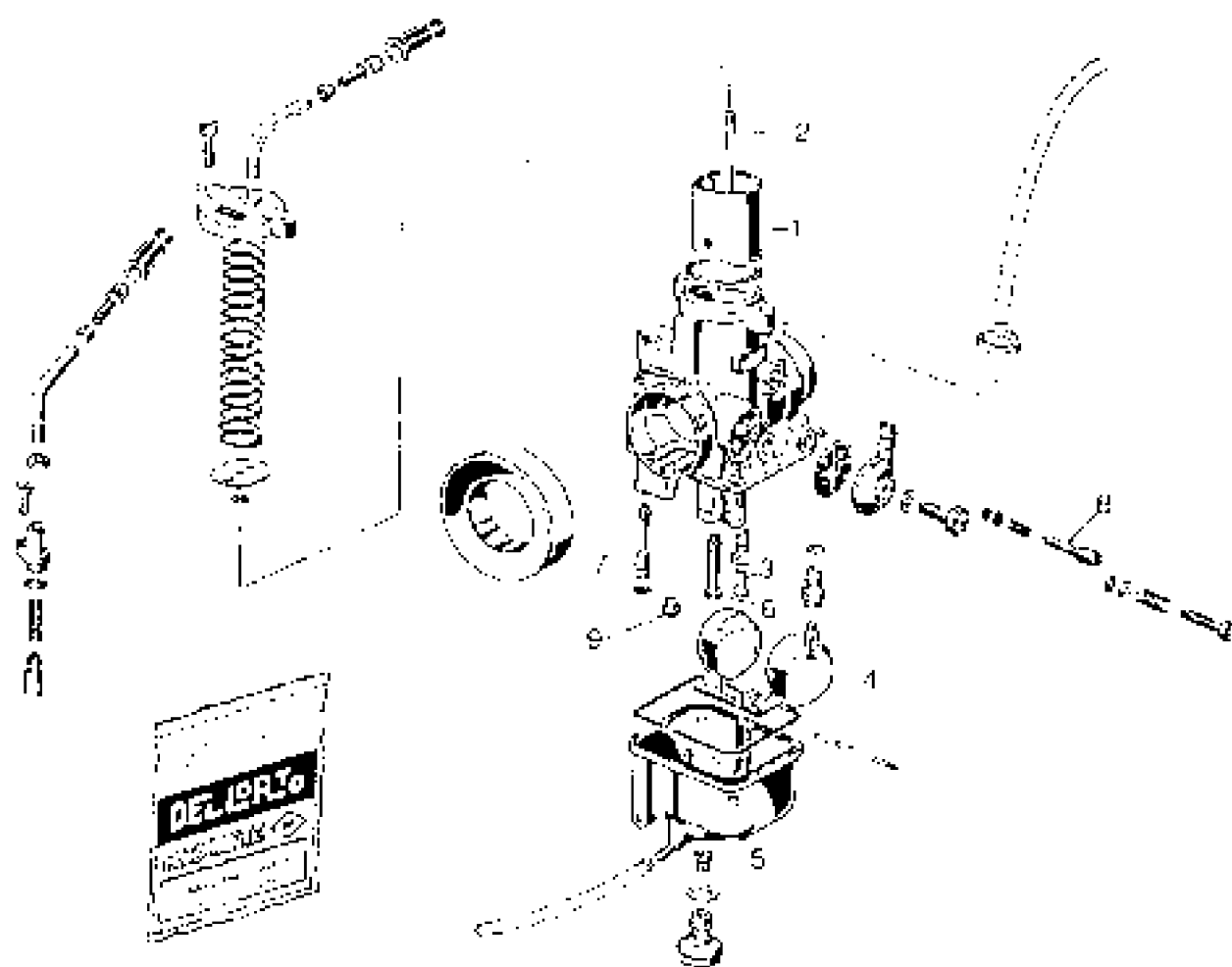
Spazio tra l'anello superiore e l'anello inferiore
Spacers between rings

Entre max et min d'axe des bagues
Entre max et min d'axe des bagues

0,10-0,30 mm
(0,0039-0,0118 in.)

0,00 mm
(0,0000 in.)





Rif.	Denominazione	MITO 2 PHBH 28 RD	MITO 2-CH PHBH 28 ND	MITO RACING PHBH 28 RD
1	Valvola a gas	60	50	40
2	Spillo conico	X 30 [2° lucido]	X 38 [2° lucido]	SX 18 [2° lucido]
3	Getto da avviamento	48	38	35
4	Gallleggino	6,5 gr.	9,5 gr.	6,5 gr.
5	Getto massimo	14E	12S	17S
6	Polverizzatore	266 BL	266 DU	266 T
7	Getto avviamento	6S	6S	6S
8	Vite aria aperta di giri	1 e 1/2	1/4	1 e 1/2
9	Getto potenza	9S	90	80
10	Emis. segnale minimo	D	RF 1	



ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR

Ref.	Description	MITO 2 PHBH 28 RD	MITO 2-CH PHBH 28 ND	MITO Racing PHBH 28 RD
1	Gas valve	60	50	40
2	Needle jet	X 33 (2nd notch)	X 58 (2nd notch)	SX 18 (2nd notch)
3	Idle jet	48	38	55
4	Float	6.5 gr.	9.5 gr.	6.5 gr.
5	Main jet	148	125	175
6	Sprayer	266 BC	266 DU	266 T
7	Idling jet	65	65	65
8	Adjust screw opened of turns	1 and 1/2	1/4	1 and 1/2
9	Power jet	95	90	80
10	Oil diffuser	B	BF 1	—

Réf.	Description	MITO 2 PHBH 28 RD	MITO 2-CH PHBH 28 ND	MITO Racing PHBH 28 RD
1	Soupape gaz	60	50	40
2	Poinçon conique	X 33 (2ème encoche)	X 58 (2ème encoche)	SX 18 (2ème encoche)
3	Gicleur du ralenti	48	38	55
4	Flotteur	6.5 gr.	9.5 gr.	6.5 gr.
5	Gicleur principal	148	125	175
6	Vaporisateur	266 BC	266 DU	266 T
7	Gicleur	65	65	65
8	Vis de réglage de tours	1 et 1/2	1/4	1 et 1/2
9	Jet puissance	95	90	80
10	Emulseur pour ralenti	B	BF 1	—

Ref.	Benennung	MITO 2 PHBH 28 RD	MITO 2-CH PHBH 28 ND	MITO Racing PHBH 28 RD
1	Gasventil	60	50	40
2	Kegelstift	X 33 (2. Kerbel)	X 58 (2. Kerbel)	SX 18 (2. Kerbel)
3	Leerlaufdüse	48	38	55
4	Schwimmer	6.5 gr.	9.5 gr.	6.5 gr.
5	Hauptdüse	148	125	175
6	Einstrahlröhre	266 BC	266 DU	266 T
7	Vergaserdüse	65	65	65
8	Lüschraube	1 und 1/2	1/4	1 und 1/2
9	Leistungsduse	95	90	80
10	Mischbehälter für Langlaufdüse	B	BF 1	—

Ref.	Denominación	MITO 2 PHBH 28 RD	MITO 2-CH PHBH 28 ND	MITO Racing PHBH 28 RD
1	Válvula de maripasa	60	50	40
2	Aguja cónica	X 33 (2ª muesca)	X 58 (2ª muesca)	SX 18 (2ª muesca)
3	Chiclé de ralentí	48	38	55
4	Flotador	6.5 gr.	9.5 gr.	6.5 g.
5	Chiclé máximo	148	125	175
6	Pulverizador	266 BC	266 DU	266
7	Chiclé puesto en marcha	65	65	65
8	Tornillo de ajuste de revoluciones	1 y 1/2	1/4	1 y 1/2
9	Chiclé potencia	95	90	80
10	Emulsificador mínimo	B	BF 1	—



USAGE

Démarrage

Le démarrage é moteur froid se doit d'être effectué avec précaution, gaz fermés, en ouvrant la soupape d'admission par le déviateur (voir fig. 1). Et en appuyant profondément sur le bouton de démarrage.

A l'arrêt, la commande de démarrage se doit d'être relâchée. L'indicateur qui signale l'arrêt du démarreur doit être réarmé au démarrage.

A la mise en marche, l'indicateur de puissance doit être réglé sur la valeur de 10 Nm, la valeur de base.

Si pendant le démarrage, le moteur ne démarre pas, il faut attendre 10 secondes avant de recommencer. Si le moteur ne démarre pas, il faut attendre 10 secondes avant de recommencer. Si le moteur ne démarre pas, il faut attendre 10 secondes avant de recommencer.

ENTRETIEN

Les opérations d'entretien doivent être effectuées conformément aux instructions de l'opérateur. Les opérations d'entretien doivent être effectuées conformément aux instructions de l'opérateur.

Les opérations d'entretien doivent être effectuées conformément aux instructions de l'opérateur. Les opérations d'entretien doivent être effectuées conformément aux instructions de l'opérateur.

Les opérations d'entretien doivent être effectuées conformément aux instructions de l'opérateur. Les opérations d'entretien doivent être effectuées conformément aux instructions de l'opérateur.

Les opérations d'entretien doivent être effectuées conformément aux instructions de l'opérateur. Les opérations d'entretien doivent être effectuées conformément aux instructions de l'opérateur.

ANWENDUNG

Die Motoranwendung ist für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen. Die Motoranwendung ist für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen.

Die Motoranwendung ist für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen. Die Motoranwendung ist für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen.

Die Motoranwendung ist für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen. Die Motoranwendung ist für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen.

Die Motoranwendung ist für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen. Die Motoranwendung ist für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen.

WARTUNG

Die Wartungsarbeiten müssen gemäß den Angaben in der Bedienungsanleitung durchgeführt werden.

Die Wartungsarbeiten müssen gemäß den Angaben in der Bedienungsanleitung durchgeführt werden. Die Wartungsarbeiten müssen gemäß den Angaben in der Bedienungsanleitung durchgeführt werden.

Die Wartungsarbeiten müssen gemäß den Angaben in der Bedienungsanleitung durchgeführt werden. Die Wartungsarbeiten müssen gemäß den Angaben in der Bedienungsanleitung durchgeführt werden.

Die Wartungsarbeiten müssen gemäß den Angaben in der Bedienungsanleitung durchgeführt werden. Die Wartungsarbeiten müssen gemäß den Angaben in der Bedienungsanleitung durchgeführt werden.

USO

Arranque

El arranque del motor frío debe ser efectuado con precaución, con los gases cerrados, abriendo la válvula de admisión por el desviador (ver fig. 1). Y pulsando profundamente el botón de arranque. Al detener el motor, la palanca de arranque debe ser liberada. El indicador que señala la parada del motor debe ser reseteado al arranque.

MANTENIMIENTO

Las operaciones de mantenimiento deben ser efectuadas de acuerdo a las instrucciones del operador. Las operaciones de mantenimiento deben ser efectuadas de acuerdo a las instrucciones del operador.

Las operaciones de mantenimiento deben ser efectuadas de acuerdo a las instrucciones del operador. Las operaciones de mantenimiento deben ser efectuadas de acuerdo a las instrucciones del operador.

Las operaciones de mantenimiento deben ser efectuadas de acuerdo a las instrucciones del operador. Las operaciones de mantenimiento deben ser efectuadas de acuerdo a las instrucciones del operador.

Las operaciones de mantenimiento deben ser efectuadas de acuerdo a las instrucciones del operador. Las operaciones de mantenimiento deben ser efectuadas de acuerdo a las instrucciones del operador.





Fattore di correzione del getto del massimo

Il getto del massimo influenza in modo determinante la carburazione e quindi la resa generale del motore. Fattori climatici come la temperatura esterna e l'altitudine influenzano notevolmente il comportamento della miscela aria-benzina all'interno del carburatore. È pertanto necessario modificare il dimensionamento del getto originale, desumendo il fattore di correzione dal grafico a fianco riportato.

EXAMPLE

In presenza di una temperatura esterna di 25°C e ad una litudine di 1000 m si ottiene un fattore di correzione di 0,94. Pertanto, il getto del massimo da installare in sostituzione di quello originale sarà: MITO 2: $148 \times 0,94 = 139$; MITO 2/CH: $125 \times 0,94 = 117$; MITO Racing: $175 \times 0,94 = 164$.

Correction factor of the main jet

The main jet considerably affects carburation, hence the general performance of the engine. Climatic factors, such as the outdoor temperature and the altitude, highly affect the behaviour of the air-gasoline mixture inside the carburettor. It is therefore necessary to change the size of the original jet according to the correction factor shown in the diagram on the left.

EXAMPLE

With a 25°C outdoor temperature and 39,37 m altitude, a correction factor of 0,94 is obtained. Therefore the main jet to be installed in replacement of the original one shall be: MITO 2: $148 \times 0,94 = 139$; MITO 2/CH: $125 \times 0,94 = 117$; MITO Racing: $175 \times 0,94 = 164$.

Facteur de correction du gicleur de reprise

Le gicleur de reprise a une influence déterminante sur la carburation et donc sur le rendement global du moteur. Les facteurs climatiques tels que la température et l'altitude influent considérablement sur le mélange air essence à l'intérieur du carburateur. Il est donc nécessaire de modifier le dimensionnement du gicleur original en déduisant le facteur de correction à partir du graph que ci-contre.

EXAMPLE

Avec une température extérieure de 25°C, à une altitude de 1000 m on obtient un facteur de correction égal à 0,94. Par conséquent, il faut installer un jet du maximum à la place de celui original correspondant à: MITO 2: $148 \times 0,94 = 139$; MITO 2/CH: $125 \times 0,94 = 117$; MITO Racing: $175 \times 0,94 = 164$.

Umrechnungsfaktor der Vollastdüse

Die Vollastdüse hat entscheidenden Einfluß auf die Vergasung und folglich auf die generelle Motorleistung. Äußere Faktoren, wie Außentemperatur und Höhe, beeinflussen das Verhalten des Benzin-Luftgemisches im Innern des Vergasers erheblich. Daher ist es notwendig, nach der Abmessung der Originalvollastdüse einen, wobei man den Umrechnungsfaktor nach der seitlich angelegten Graphik rechnet.

EXAMPLE

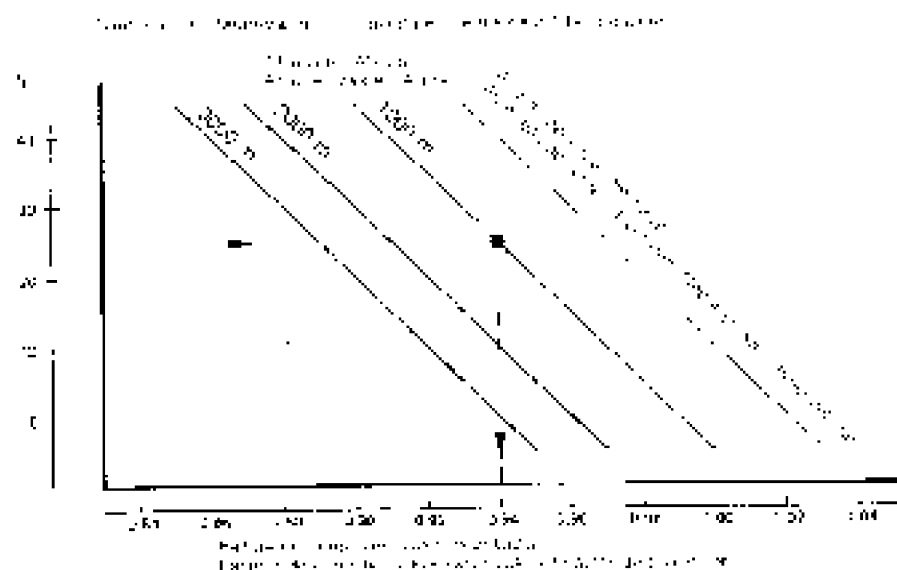
Bei einer Außentemperatur von 25°C und einer Höhe von 1000 m erhält man einen Umrechnungsfaktor von 0,94. Es muß daher die gleiche Vollastdüse anstelle der Originalvollastdüse angebracht werden: MITO 2: $148 \times 0,94 = 139$; MITO 2/CH: $125 \times 0,94 = 117$; MITO Racing: $175 \times 0,94 = 164$.

Factor de corrección del tiro del máximo

El tiro del máximo influye de un modo determinante en la carburación por lo cual el rendimiento general de motor. Factores climáticos como la temperatura externa y la altitud influncian notablemente el comportamiento de la mezcla air-gasolina al interior del carburador. Es por lo tanto necesario modificar el dimensionamiento del tiro original, infuendo el factor de corrección del gráfico a lado reportado.

EJEMPLO

En presencia de una temperatura externa de 25°C y a una altura de 1000 m se obtiene un factor de corrección de 0,94. Por lo tanto el tiro del máximo de instalar en sustitución del original será: MITO 2: $148 \times 0,94 = 139$; MITO 2/CH: $125 \times 0,94 = 117$; MITO Racing: $175 \times 0,94 = 164$.



Raccordo di aspirazione.

Check the suction coupling and make sure the coupling is clean and free of debris.

Suction coupling.

Check the suction coupling and make sure the coupling is clean and free of debris.

Raccord d'aspiration.

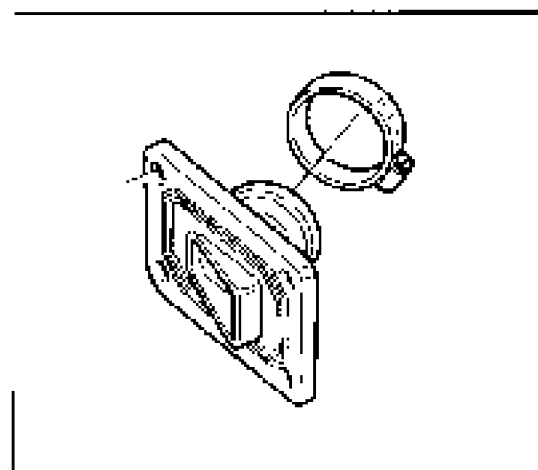
Contrôlez que le couplage d'aspiration ne soit pas sale et qu'il n'y ait rien d'étranger dedans.

Sauganschluss.

Überprüfen Sie den Sauganschluss und stellen Sie sicher, dass er sauber und frei von Fremdkörpern ist.

Empolme de aspiración.

Compruebe que el empolme de aspiración no está sucio y que no haya nada extraño dentro.



Valvola a lamelle.

Check the blade valve and make sure the blades are clean and free of debris. If necessary, clean the blades and the valve body with a brush and a cloth.

Blade valve.

Check the blade valve and make sure the blades are clean and free of debris. If necessary, clean the blades and the valve body with a brush and a cloth.

Soupape à lamelles.

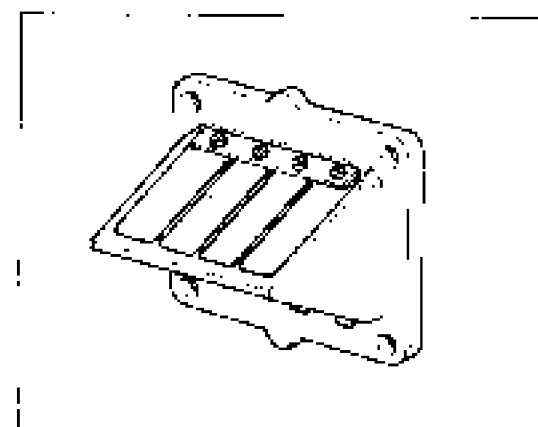
Contrôlez que la soupape à lamelles ne soit pas sale et qu'elle ne soit pas endommagée. Si nécessaire, nettoyez les lamelles et le corps de la soupape avec une brosse et un chiffon.

Lamellenventil.

Überprüfen Sie das Lamellenventil und stellen Sie sicher, dass die Lamellen sauber und frei von Fremdkörpern sind. Wenn notwendig, reinigen Sie die Lamellen und das Ventilgehäuse mit einem Pinsel und einem Tuch.

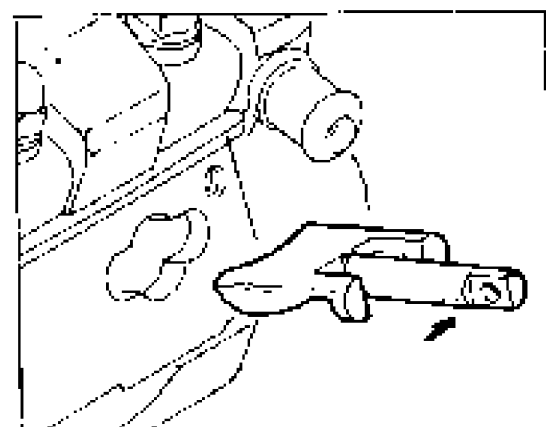
Válvula de aleras.

Compruebe que la válvula de aleras no está sucia y que no haya nada extraño dentro. Si es necesario, limpie las aleras y el cuerpo de la válvula con un cepillo y un paño.





REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR



Valvola di scarico.

Usare solo raschiatori puliti e senza bordi taglienti, per non danneggiare le superfici esterne della valvola compromettendone la tenuta sul cilindro. (Fig. 6-200-01)



Non utilizzare raschini o punte che potrebbero danneggiare le superfici esterne della valvola pregiudicandone la tenuta sul cilindro.

Exhaust valve.

Use only clean scrapers with no sharp edges, to avoid damaging the outer surfaces of the valve thus jeopardizing its tightness on the cylinder.



Do not use scrapers or points which could damage the outer surfaces of the valve thus jeopardizing its tightness on the cylinder.

Soupape d'échappement.

Ne pas utiliser de grattoirs ou de pointes qui pourraient endommager les surfaces extérieures de la soupape, et compromettre la tenue sur le cylindre. (Fig. 6-200-01)



Ne pas utiliser de grattoirs ou de pointes qui pourraient endommager les surfaces extérieures de la soupape, et compromettre la tenue sur le cylindre.

Auslassventil.

Nur saubere, scharfe Schaber verwenden, die die Aussenseiten des Ventils beschädigen könnten, und so den Halt auf dem Zylinder beeinträchtigen. (Fig. 6-200-01)



Keine Schabbeisen oder spitze Gegenstände verwenden, die die Aussenseiten des Ventils beschädigen könnten, und so den Halt auf dem Zylinder beeinträchtigen.

Válvula de escape.

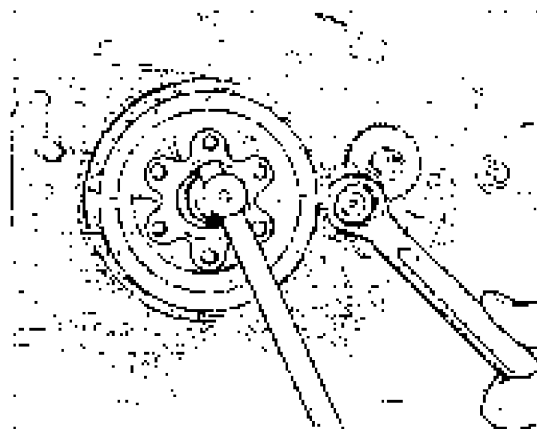
Usar sólo raspadores limpios y sin bordes cortantes, para no dañar las superficies externas de la válvula comprometiendo su sellado en el cilindro. (Fig. 6-200-01)



No utilizar rascadores o puntas que podrían estropear las superficies exteriores de la válvula perjudicando la sujeción en el cilindro.



RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE REASSEMBLY RÉCOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS RECOMPOSICION MOTOR



Installare la piastra della frizione sul cubo centrale e premere la molla a pila per far scivolare liberamente il disco.

Insérer la plaque d'embrayage sur l'arbre central et appuyer sur la ressort à pila pour que le disque glisse librement sur son arbre.

Assemblen die Scheibe auf der Zentralschleife.

NOTA - Il pacco dischi condotti e conduttori deve scorrere liberamente sia sul mezzo centrale che sulla campana.

Verificare che il gruppo dischi condotti e conduttori scorra liberamente sia sul cubo centrale che sulla campana. Assicurarsi che il gruppo dischi condotti e conduttori scorra liberamente sia sul cubo centrale che sulla campana.

Controlar que el grupo de discos conducidos y conductores deslice libremente sobre el eje central y sobre la campana.

Assurez-vous que le groupe de disques conduits et conducteurs glisse librement soit sur l'arbre central, soit sur la cloche d'embrayage.

REMARK - The driving and driven discs package must freely slide both on central hub and clutch housing.

Verificare che il gruppo dischi condotti e conduttori scorra liberamente sia sul cubo centrale che sulla campana. Assicurarsi che il gruppo dischi condotti e conduttori scorra liberamente sia sul cubo centrale che sulla campana.

Insérer la plaque d'embrayage sur l'arbre central et appuyer sur la ressort à pila pour que le disque glisse librement sur son arbre.

Insérer la plaque d'embrayage sur l'arbre central et appuyer sur la ressort à pila pour que le disque glisse librement sur son arbre.

Assemblen die Scheibe auf der Zentralschleife.

REMARQUE - Le groupe des disques conduits et conducteurs doit glisser librement soit sur le moyeu central, soit sur la cloche d'embrayage.

Verificare che il gruppo dischi condotti e conduttori scorra liberamente sia sul cubo centrale che sulla campana. Assicurarsi che il gruppo dischi condotti e conduttori scorra liberamente sia sul cubo centrale che sulla campana.

Controlar que el grupo de discos conducidos y conductores deslice libremente sobre el eje central y sobre la campana.

Assurez-vous que le groupe de disques conduits et conducteurs glisse librement soit sur l'arbre central, soit sur la cloche d'embrayage.

Assemblen die Scheibe auf der Zentralschleife.

VERMERK! - Das Scheibenpaket (Mitnehmer- und Antriebscheiben) muß beide auf der Zentralschleife und auf der Glocke frei gleiten.

Insérer la plaque d'embrayage sur l'arbre central et appuyer sur la ressort à pila pour que le disque glisse librement sur son arbre.

Insérer la plaque d'embrayage sur l'arbre central et appuyer sur la ressort à pila pour que le disque glisse librement sur son arbre.

Controlar que el grupo de discos conducidos y conductores deslice libremente sobre el eje central y sobre la campana.

Assurez-vous que le groupe de disques conduits et conducteurs glisse librement soit sur l'arbre central, soit sur la cloche d'embrayage.

Assemblen die Scheibe auf der Zentralschleife.

NOTA - El grupo de discos y conductores debe deslizar libremente sobre el cubo central y sobre la campana.

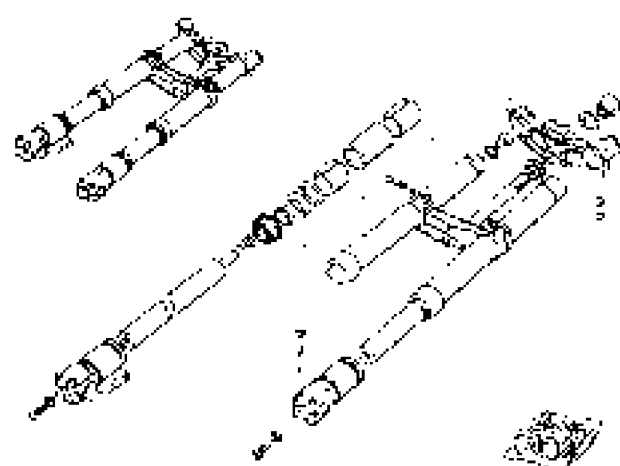
Verificare che il gruppo dischi condotti e conduttori scorra liberamente sia sul cubo centrale che sulla campana.

Insérer la plaque d'embrayage sur l'arbre central et appuyer sur la ressort à pila pour que le disque glisse librement sur son arbre.

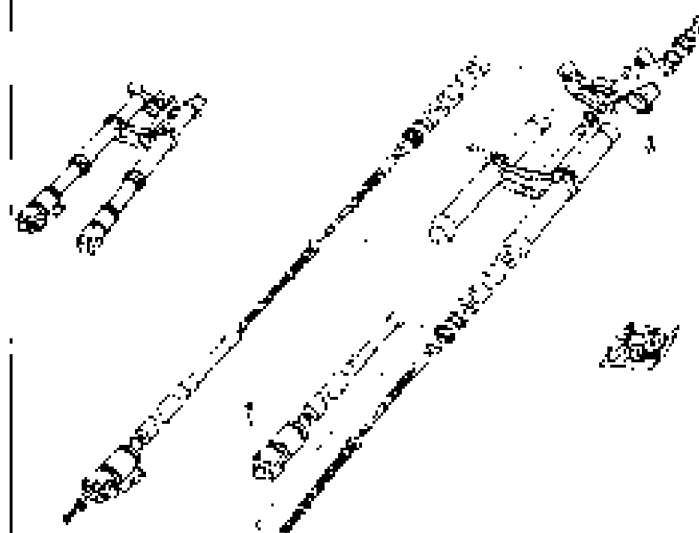
Insérer la plaque d'embrayage sur l'arbre central et appuyer sur la ressort à pila pour que le disque glisse librement sur son arbre.



MITO 2



MITO Racing



Sospensioni anteriore

La sospensione anteriore è costituita da una forcella idraulica a steli rovesciati.

Marca..... MARZOCCHI

Diámetro steli..... 40 mm

Escursión rueda anterior (sobre el eje deslizable)..... 120 mm

Front suspension

Front suspension is made by a telescopic fork with upside-down legs.

Producer..... MARZOCCHI

Legs diameter..... 1 5/8 in.

Front wheel bump position (on the sliding axis)..... 4.72 in.

Suspension avant

Suspension avant en fourche télescopique à tiges renversées.

Producteur..... MARZOCCHI

Diámetro tiges..... 40 mm

Excursion roue avant (sur l'axe des coulissants)..... 120 mm

Vordere Aufhängung

Die vordere Aufhängung besteht aus einer teleskopischen Gabel mit umgedrehten Stielen.

Hersteller..... MARZOCCHI

Durchmesser der Stangen..... 40 mm

Durchläufer des Vorderrades (auf der Verschiebeachse)..... 120 mm

Suspensión delantera

La suspensión delantera está constituida por una horquilla telescópica de vástagos invertidos.

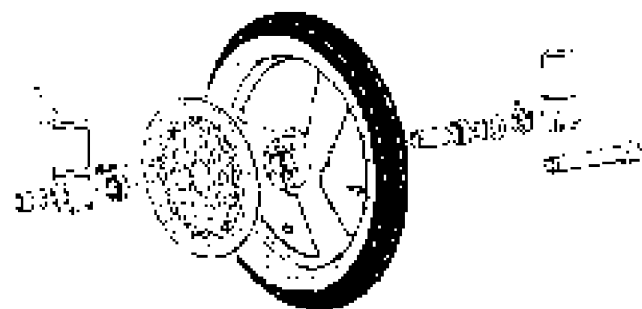
Marca..... MARZOCCHI

Diámetro vástagos..... 40 mm

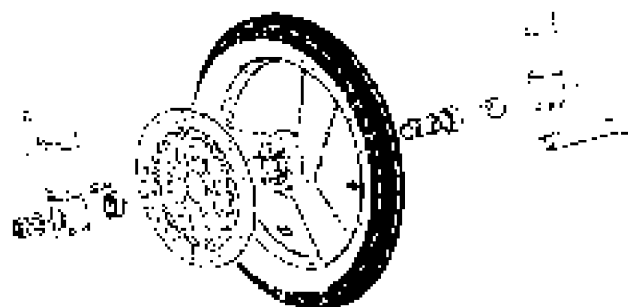
Excursión rueda delantera (sobre el eje deslizable)..... 120 mm



MITO 2



MITO Racing



Ruota anteriore

Carbide fork in light alloy, three-spoke rim. A device to limit the counter-balance on the left side of the fork tube (MITO 2).

Make MARCESINI

Dimensions 2,75"x17"

Tyre, manufacturer and type Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT 1

Dimensions 100x80x17"

or

Make and type Michelin ZR 17 H - SPORT 1

Dimensions 100x70x17"

or

Make and type Dunlop TR 17 - SPORT MAX 11

Dimensions 100x70x17"

Pressure of inflation in cold (for solo pilot)

Pirelli Kg/cm² 2,0 psi 29,4

Michelin Kg/cm² 1,9 psi 27

Dunlop Kg/cm² 2,0 psi 29,4

Pressure of inflation in cold (for passenger)

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 29,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Front wheel

Three-spoke light wheel rim. Opposer transmission unit located on the L.H. side of the wheel hub (MITO 2).

Make MARCESINI

Dimensions 2,75"x17"

Tyre, manufacturer and type Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT 1



Dimensions	100x80x17"
ou	
Marque	Michelin ZR 17 HI-SPORT
Dimensions	110x70x17"
ou	
Marque	Dunlop TR 17 - SPORT MAX II
Dimensions	110x70x17"
Pression de gonflage (à froid) (conducteur)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,0 psi 29,4
Michelin	Kg/cm ² 1,9 psi 27
Dunlop	Kg/cm ² 2,0 psi 29,4
Pression de gonflage (à froid) (passager)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ² 2,0 psi 29,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9

Roue avant

Joint de la roue en alliage léger à trois rayons. Dispositif de renvoi du compresseur d'air situé au côté gauche du moyeu de la roue (MTC 2)

Marque	MARCHESINI
Dimensions	7,75"x17"
Produit, producteur et type	Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT
Dimensions	100x80x17"
ou	
Producteur et type	Michelin ZR 17 HI-SPORT
Dimensions	110x70x17"
ou	
Producteur et type	Dunlop TR 17 - SPORT MAX II
Dimensions	110x70x17"
Pression de gonflage (à froid) (conducteur)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,0 psi 29,4
Michelin	Kg/cm ² 1,9 psi 27
Dunlop	Kg/cm ² 2,0 psi 29,4
Pression de gonflage (à froid) (conducteur)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ² 2,0 psi 29,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9

Vorderrad

Reichmetallfelgen mit drei Speichen. Klimakterzahl eingelegt links von der Radnabe (MTC 2)

Marke	MARCHESINI
Abmessungen	7,75"x17"
Reifen, Hersteller und Typ	Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT
Abmessungen	100x80x17"
oder	
Hersteller und Typ	Michelin ZR 17 HI-SPORT
Abmessungen	110x70x17"
oder	
Hersteller und Typ	Dunlop TR 17 - SPORT MAX II
Abmessungen	110x70x17"
Reifen, fülldruck (zu kaltem Zustand) (Fahrer)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,0 psi 29,4
Michelin	Kg/cm ² 1,9 psi 27
Dunlop	Kg/cm ² 2,0 psi 29,4



SOSPENSIONI E RUOTE SUSPENSIONS AND WHEELS

Rolero (altreice (in kaltem Zustand) (mit Fahrgast)

Pirelli	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ² 2,0 psi 28,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9

Rueda delantera

Are rueda al plicación a tres radios. Dispositivo de reserva del neumático (sobre el lado izquierdo del arco rueda) (M110 Z)

Marca, MARCHESS NI

Dimensiones, 2,75"x17"

Neumático (marca y tipo) Pirelli TR 17 - MP7 SPORT

Dimensiones, 100x80x17"

Marca y tipo Michelin TR 17 - HI - SPORT

Dimensiones, 100x70x17"

Marca y tipo Dunlop TR 17 - SPORT MAX 1.

Dimensiones, 110x70x17"

Presión de hinchado (por frío) (conductor)

Pirelli, Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Michelin, Kg/cm² 1,9 psi 27

Dunlop, Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Presión de hinchado (en frío) (para pasajeros)

Pirelli, Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin, Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop, Kg/cm² 2,1 psi 29,9





Rimozione ruota anteriore

Posizionare sotto il motore un supporto per avere la ruota sollevata da terra e procedere nel modo seguente:

- allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota sui gambi;
- rimuovere il dado (2) con relativo rocchetto al corno ruota;
- togliere il cavo contachilometri (la trasmissione flessibile rimane ancorata al corni), il disco a cile destro e a sinistra;
- far il manovaglio operare in senso inverso.

Removing front wheel

Place a support under the engine to lift the wheel from the ground proceeding as follows:

- loosen screws (1) which block wheel axle on the legs;
- remove nut (2) with washer and wheel axle;
- remove the odometer cable, the flexible cable remains fixed on the transmission;
- the right spacer and the wheel;
- In assembly: reverse operations.

Enlèvement de la roue avant

Placer un support au des sous du moteur pour soulever la roue et opérer comme suit:

- desserrer les vis (1) qui bloquent le goujon de la roue sur les pieds;
- enlever l'écrou (2), la rondelle et l'axe de roue;
- enlever le câble du compteur kilométrique, le câble reste fixé au la roue, le câble flexible restera attaché au moteur;
- Pour l'assemblage: opérer en sens inverse.

Entfernung des Vorderenrades

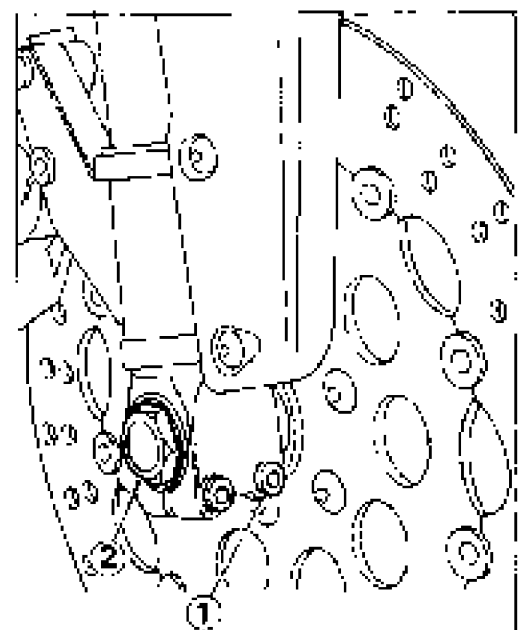
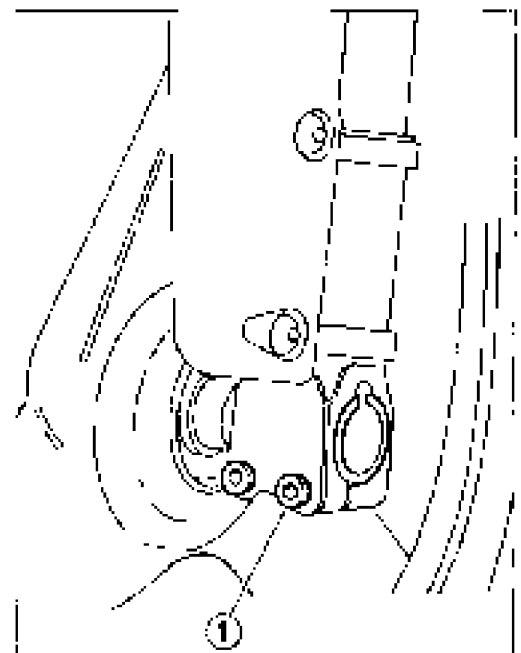
Das Fahrzeug unter den Motor stellen und hoch vom Boden anheben, danach wie folgt vorgehen:

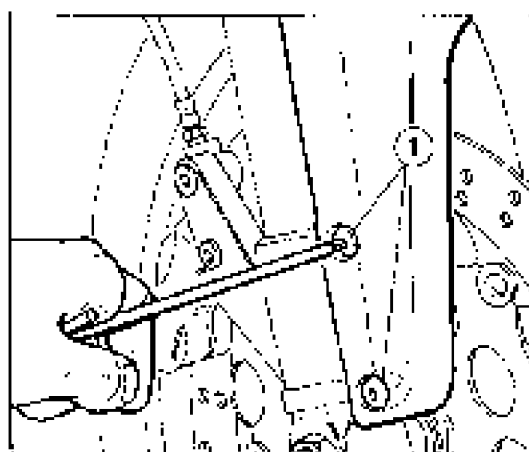
- die Schrauben (1) abschrauben, die den Radzapfen an den Rahmen festhalten;
- Die Mutter (2) samt entsprechender Unterlegscheibe und Radzapfen entfernen;
- Vorgelege des Kilometerzählers (das biegsame Kabel wird am Vorgelege verankert bleibt), rechts Distanzstück und Rad entfernen;
- Zum Anbau: in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

Remoción rueda delantera

Posicione debajo del motor un soporte a fin de que la rueda quede elevada de suelo y haga lo siguiente:

- quite los tornillos (1) que bloquean al perno de la rueda en los ganchos;
- remueva la tuerca (2) con su correspondiente rosca y el perno de la rueda;
- quite la transmisión velométrica (la transmisión flexible queda anclada a la transmisión), el separador derecho y la rueda;
- Para volver a montar siga estos pasos en sentido inverso.





Stacco forcella anteriore

Mettere un supporto sotto al motore in modo da avere la ruota anteriore sollevata da terra; operare come segue:

- rimuovere la ruota anteriore nel modo descritto al paragrafo "Stacco ruota anteriore";
- rimuovere l'ammortizzatore di sterzo (MITO Racing) nel modo descritto al paragrafo "Stacco ammortizzatore di sterzo";
- svitare le quattro viti (1) che fissano il forcellone anteriore al garbott della forcella;
- estrarre le due viti (2), che fissano e assicurano la testa di sterzo e le quattro (3) al corno di sterzo;
- sfilare gli stessi.

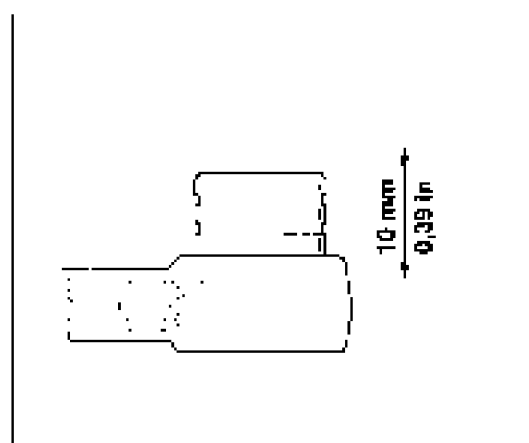
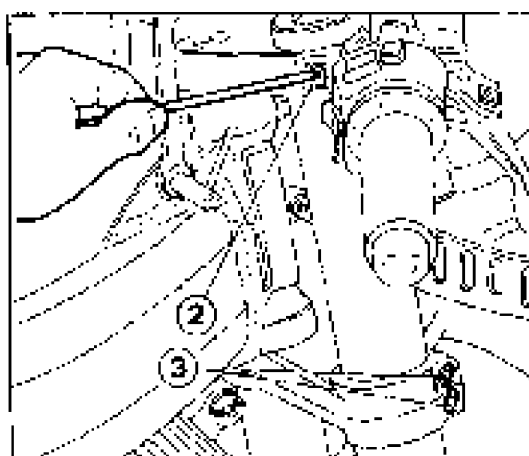
Quando si procede al rimontaggio assicurarsi gli stessi 10 mm sopra al piano testa di sterzo (vedi figura).

Removing the front forks

Place a support under the engine so that the front wheel is raised from the ground; operating as follows:

- remove the front wheel following the instructions in the section "Removing the front wheel";
- remove steering damper (MITO Racing) as described in paragraph "Steering damper removal";
- loosen the 4 screws (1) fixing front forkplate to the fork legs;
- unlouse the two screws (2) fastening each tube to the steering head and the four screws (3) to the steering base;
- extract the fork legs.

During reassembly, position the fork legs 0.39 in. over the steering head surface (see figure).





Démontage de la fourche avant

Placer un support sous le moteur du façon à soulever la roue avant du sol (voir comme suit).

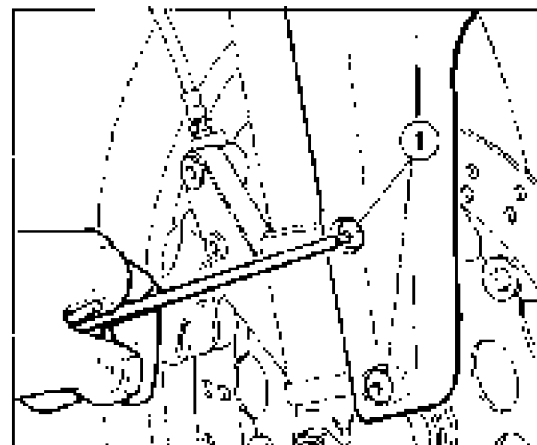
retirer la roue avant en suivant les instructions contenues dans le paragraphe "Démontage de la roue avant".

enlever le "Stein direction" (MITO Rasing) d'après le paragraphe "Enlèvement du Stein direction".

desserler les 4 vis (1) fixant la garde boue avant aux tiges (ou che-
vessier) les deux vis (2) qui fixent chacune une à la tête de direction et les
contre-vis (3) de fixation à la tête de la direction.

extraire les tiges.

Pendant le démontage, placer les tiges 10 mm au dessus de la surface de la tête direction (voir figure).



Abmontieren der Vordergabel

Unter dem Motor einen Support einsetzen, so dass das Vorderrad vom Boden
abgehoben ist (dabei muss wie folgt zu verfahren).

das Vorderrad wie im Abschnitt "Abmontieren des Vorderrades" beschreiben
abnehmen.

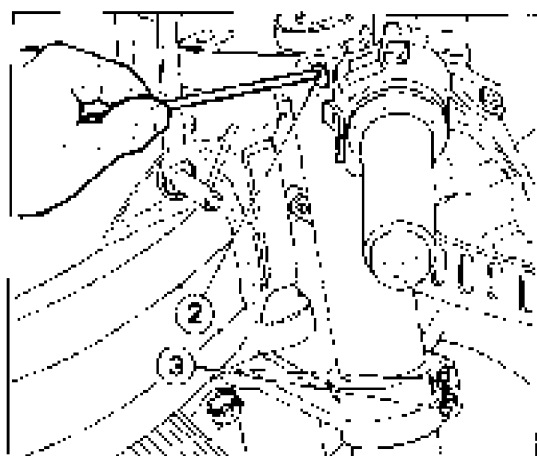
den Lenkungsstegdämpfer (MITO Rasing) entfernen, wie im Absatz "Entfernung
des Lenkungssteigdämpfers" beschrieben.

die vier Schrauben (1) ausrauben, die den vorderen Kotflügel an den Gabel-
stangen befestigen.

Die beiden Schrauben (2), mit denen jedes Rohr am Lenkkopf befestigt ist, und
die vier Schrauben (3) unten an der Lenkung lösen.

die Stangen herausziehen.

Während des Widerzusammenbaus, die Stangen 10 mm auf dem Ebene des
Lenkkopfes legen (siehe Abb.).



Remoción horquilla delantera

instalar un soporte por debajo del motor de manera que la rueda delantera
quede elevada del suelo (de la siguiente manera).

quitar el rueda de antes como se describe en el capítulo "Remoción de la rue-
da delantera".

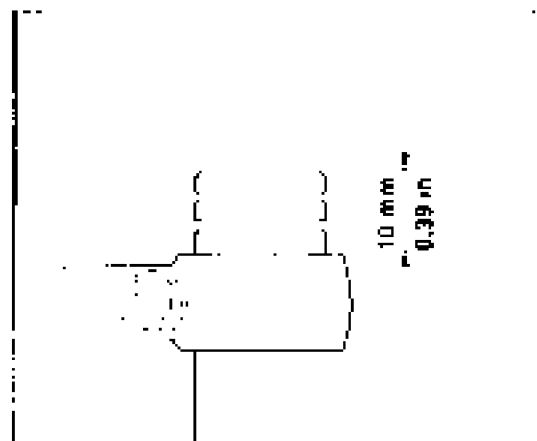
remover el amortiguador de viento (MITO Rasing) como se describe en el pa-
rrafo "Remoción amortiguador de viento".

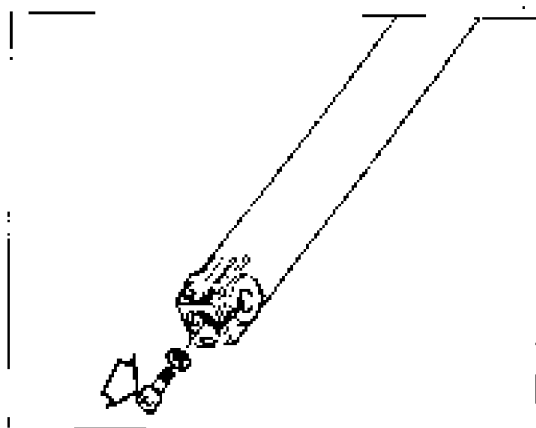
desatornillar los cuatro tornillos (1) que fijan el guardabarro delantero a las
peras de la horquilla.

atornillar los dos tornillos (2), que fijan cada tubo a la cabeza de la dirección y
los cuatro (3) a la base de la dirección.

sacar las varillas.

Cuando se vaya a montar, colocar las varillas a 10 mm por encima de la
superficie de la cabeza de la dirección (ver la figura).





Revisione forcella anteriore.

Fare controllo visuale alla forcella e al gruppo di forcella prima di lubrificare.

Severosi difetti e parti dannate devono essere sostituite con pezzi nuovi.

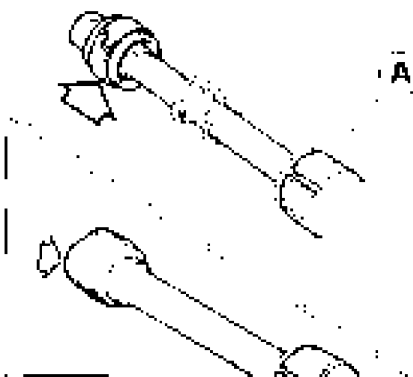
Assemblare i componenti seguenti in modo:

– Inserire la forcella di guida nella forcella anteriore e assicurarsi che la forcella di guida sia inserita correttamente.

– Controllare che la forcella di guida sia inserita correttamente e che la forcella di guida sia inserita correttamente.

– Inserire la forcella di guida nella forcella anteriore e assicurarsi che la forcella di guida sia inserita correttamente.

– Inserire la forcella di guida nella forcella anteriore e assicurarsi che la forcella di guida sia inserita correttamente.



Front fork overhauling.

Check visually the fork tubes and the fork assembly before lubrication.

Severe defects and damaged parts must be replaced by new parts.

Assemble the components in the following order:

– Insert the guide fork into the front fork and make sure the guide fork is inserted correctly.

– Check that the guide fork is inserted correctly and that the guide fork is inserted correctly.

– Insert the guide fork into the front fork and make sure the guide fork is inserted correctly.

– Insert the guide fork into the front fork and make sure the guide fork is inserted correctly.

– Insert the guide fork into the front fork and make sure the guide fork is inserted correctly.



MITO 2

MITO Racing



Sospensioni posteriori

A forcellone oscillante con monoammortizzatore idraulico. Il perno del forcellone è fissato lateralmente al basculamento e ruota sia nei cuscinetti della forcella che nelle pinnelle del basculamento motore; questo sistema conferisce al mezzo maggior solidità. L'ammortizzatore, azionato da un sistema di bracci ad azione progressiva (SOFT DAMP), è previsto con regolazione della precarga della molla in funzione del peso trasportato e del tipo di terreno (MITO 2 e MITO Racing) e di gruppi di regolazione di freno idraulico in compressione ed estensione (MITO Racing).

Rear suspension

Rear swinging fork with hydraulic single damper. The fork pin is fixed sideways to the frame and wheel both in the fork bearings and in the engine crankshaft bearings. This system gives the motorcycle a better stiffness. The damper, driven through a system of links with progressive action (SOFT DAMP) is provided with spring preload adjustment according to the weight carried and to the type of ground (MITO 2 and MITO Racing) and compression and extension units of hydraulic forks (MITO Racing).

Suspension arrière

A fourche oscillante avec monoamortisseur hydraulique. Le pivot de la fourche arrière est fixé latéralement au chassis et tourne soit dans les roulements de la fourche soit dans les pinnelles du carter moteur. Ce système permet une plus grande solidité. L'amortisseur, actionné par un dispositif de bielles à action progressive (SOFT DAMP), est pourvu de réglage de précontrainte du ressort en fonction du poids transporté et du type de terrain (MITO 2 et MITO Racing) et des groupes de réglage du frein hydraulique en compression et en extension (MITO Racing).

Hintere Aufhängung

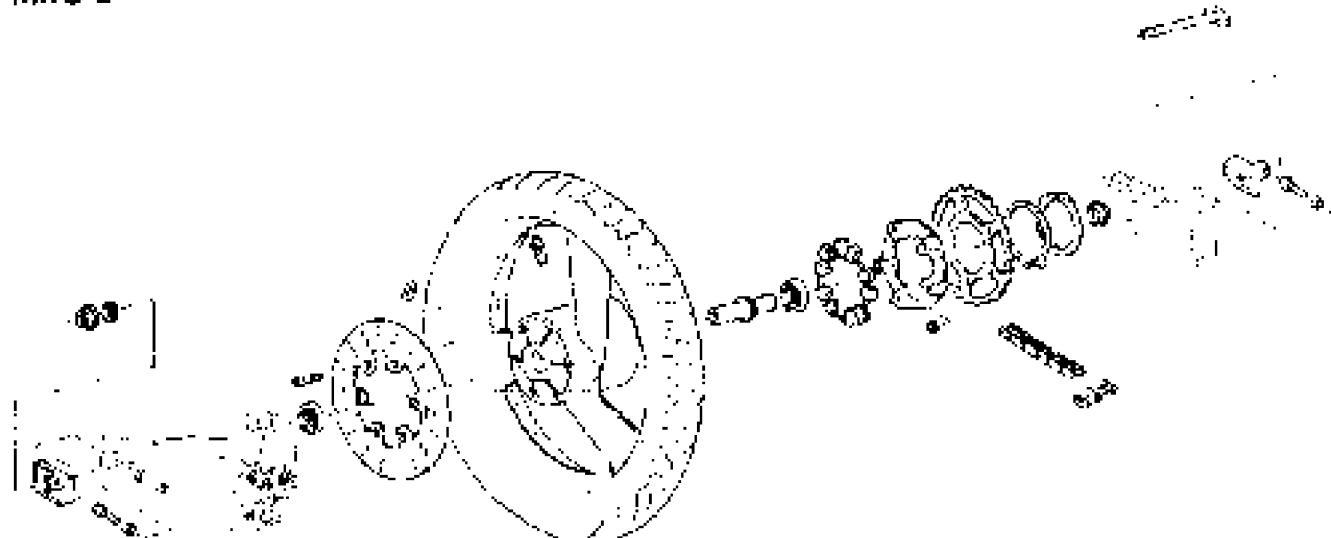
Schwinggabel mit hydraulischen Monostossdämpfer. Der Gabelbolzen ist seitlich am Rahmen und am Rad, so wie es in den Gabelnagen, als auch in den Lagerbuchsen des Motorabtriebs, befestigt. Dieses System verleiht dem Fahrzeug größere Stabilität. Der Stossdämpfer, der von einem Hebelwerkssystem mit fortlaufender Wirkung (SOFT DAMP) angetrieben wird, ist mit einer Regulierung der Federvorbelastung in Abhängigkeit des beförderten Gewichtes und des Geländetyps versehen (MITO 2 und MITO Racing) und Einstellgruppen der Hydraulischen Bremse in Einleitung und Ausleitung (MITO Racing).

Suspensión trasera

Con horquilla oscilante con monoamortiguador hidráulico. El perno de la horquilla está fijado lateralmente al bastidor y gira en los rodamientos de la horquilla y en las pinnelas antifricción de la caja del motor. Este sistema proporciona una mayor rigidez. El amortiguador, accionado por un sistema de brazos con acción progresiva (SOFT DAMP) está previsto con regulaciones de la precarga del resorte en función del peso transportado y del tipo de terreno (MITO 2 y MITO Racing) y de grupos de ajuste del freno hidráulico en compresión y extensión (MITO Racing).



MITO 2



Ruota posteriore

Three-spoke light alloy wheel rim. Damping flexible coupling.

Make	MARCHESINI
Dimensions	MITO 2 4.00"x17"
	MITO Racing 3.50"x17"
Pneumatic, make and type	Pirelli PR 17 - MP7 SPORT T
Dimensions	150x60x17"
or	
Manufacturer and type	Michelin ZR 17 HI SPORT
Dimensions	150x60x17"
or	
Manufacturer and type	Dunlop TR 17 - SPORT MAX TL
Dimensions	150x60x17"
Inflation pressure (in cold condition) (driver only)	
Pirelli	Kg/cm ² 2.1 psi 29.9
Michelin	Kg/cm ² 2.0 psi 28.4
Dunlop	Kg/cm ² 2.1 psi 29.9
Inflation pressure (in cold condition) (with passenger)	
Pirelli	Kg/cm ² 2.3 psi 32.7
Michelin	Kg/cm ² 2.2 psi 31.3
Dunlop	Kg/cm ² 2.3 psi 32.7

Rear wheel

Three-spoke light alloy wheel rim. Damping flexible coupling.

Make	MARCHESINI
Dimensions	MITO 2 4.00"x17"
	MITO Racing 3.50"x17"
Type, manufacturer and type	Pirelli PR 17 - MP7 SPORT T
Dimensions	150x60x17"
or	
Manufacturer and type	Michelin ZR 17 HI SPORT
Dimensions	150x60x17"
or	
Manufacturer and type	Dunlop TR 17 - SPORT MAX TL
Dimensions	150x60x17"
Inflation pressure (in cold condition) (driver only)	
Pirelli	Kg/cm ² 2.1 psi 29.9
Michelin	Kg/cm ² 2.0 psi 28.4
Dunlop	Kg/cm ² 2.1 psi 29.9
Inflation pressure (in cold condition) (with passenger)	
Pirelli	Kg/cm ² 2.3 psi 32.7
Michelin	Kg/cm ² 2.2 psi 31.3
Dunlop	Kg/cm ² 2.3 psi 32.7



Roue arrière

Jante de la roue en alliage léger à trois rayons. Pièce usinée avec absorption

Marque	MARCHESENI
Dimensions (MITO 2)	4,00" x 17"
(MITO Racing)	3,50" x 17"
Frein, producteur et type	Freil ZR 17 - MP7 SPORT II
Dimensions	150x60x17"
ou	
Producteur et type	Michelin ZR 17 III - SPORT II
Dimensions	150x60x17"
ou	
Producteur et type	Dunlop TR 17 - SPORT MAX II L
Dimensions	150x60x17"
Pression de gonflage (à froid) (conducteur)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ² 2,0 psi 28,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Pression de gonflage (à froid) (avec passager)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,3 psi 32,7
Michelin	Kg/cm ² 2,2 psi 31,3
Dunlop	Kg/cm ² 2,3 psi 32,7

Hinterrad

Leichtmetallfelgen mit drei Speichen. Gussdämpfer

Marque	MARCHESENI
Abmessungen (MITO 2)	4,00" x 17"
(MITO Racing)	3,50" x 17"
Reifen, Hersteller und Typ	Freil ZR 17 - MP7 SPORT II
Abmessungen	150x60x17"
oder	
Hersteller und Typ	Michelin ZR 17 III - SPORT II
Abmessungen	150x60x17"
oder	
Hersteller und Typ	Dunlop TR 17 - SPORT MAX II L
Abmessungen	150x60x17"
Reifenluftdruck (in kaltem Zustand) (fahrer)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ² 2,0 psi 28,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Reifenluftdruck (in kaltem Zustand) (mit Fahrgast)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,3 psi 32,7
Michelin	Kg/cm ² 2,2 psi 31,3
Dunlop	Kg/cm ² 2,3 psi 32,7

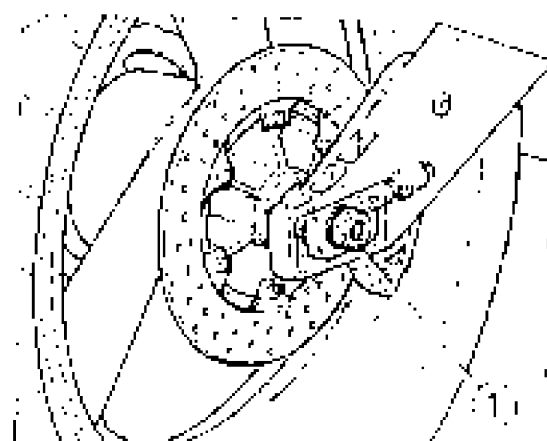
Rueda trasera

Aro ligero en aleación a tres radios. Articulación estética de absorción

Marca	MARCHESENI
Dimensiones (MITO 2)	4,00" x 17"
(MITO Racing)	3,50" x 17"
Neumático, marca y tipo	Freil ZR 17 - MP7 SPORT II
Dimensiones	150x60x17"
o	
Marca y tipo	Michelin ZR 17 III - SPORT II
Dimensiones	150x60x17"
o	
Marca y tipo	Dunlop TR 17 - SPORT MAX II L
Dimensiones	150x60x17"
Presión de hufado (en frío) (conductor)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,1 ps 29,9
Michelin	Kg/cm ² 2,0 ps 28,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,1 ps 29,9
Presión de hufado (en frío) (con pasajero)	
Pirelli	Kg/cm ² 2,3 ps 32,7
Michelin	Kg/cm ² 2,2 ps 31,3
Dunlop	Kg/cm ² 2,3 ps 32,7



SOSPENSIONI E RUOTE SUSPENSIONS AND WHEELS SUSPENSIONS ET ROUES AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER SUSPENSIONES Y RUEDAS



Stacco ruota posteriore.

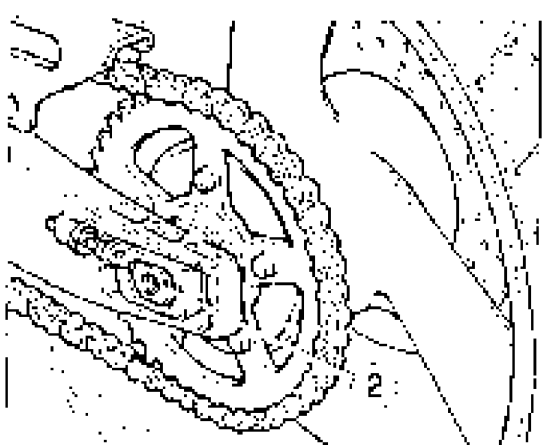
Per il rimozione della ruota posteriore, premere il pedale della leva di sterzo a sinistra e sollevare la ruota verso l'interno e verso l'alto.

Il motore di avviamento (2) deve essere in funzione.

La ruota deve essere sollevata per almeno 10 cm al di sopra della sua sede normale.

Il motore di avviamento (2) deve essere in funzione durante tutta l'operazione.

Il motore di avviamento (2) deve essere in funzione durante tutta l'operazione.



Rear wheel removal.

Press the left steering pedal and lift the rear wheel towards the steering wheel and upwards.

The starting motor (2) must be in operation.

The wheel must be lifted at least 10 cm above its normal position.

The starting motor (2) must be in operation throughout the operation.

The starting motor (2) must be in operation throughout the operation.

Démontage de la roue arrière.

Pour le démontage de la roue arrière, appuyez sur le pédalier de la gauche et soulevez la roue vers le volant et vers le haut.

Le moteur de démarrage (2) doit être en marche.

La roue doit être soulevée au moins de 10 cm au-dessus de sa position normale.

Le moteur de démarrage (2) doit être en marche pendant toute l'opération.

Le moteur de démarrage (2) doit être en marche pendant toute l'opération.

Ausbauen des Hinterrads.

Drücken Sie das linke Lenkpedal und heben Sie das Hinterrad in Richtung des Lenkhebels und nach oben.

Der Antriebsmotor (2) muss während der gesamten Operation in Betrieb sein.

Das Hinterrad muss mindestens 10 cm über der normalen Position angehoben werden.

Der Antriebsmotor (2) muss während der gesamten Operation in Betrieb sein.

Der Antriebsmotor (2) muss während der gesamten Operation in Betrieb sein.

Desenganche rueda posterior.

Para el desenganche de la rueda posterior, presione el pedal de la izquierda y levante la rueda hacia el volante y hacia arriba.

El motor de arranque (2) debe estar en funcionamiento.

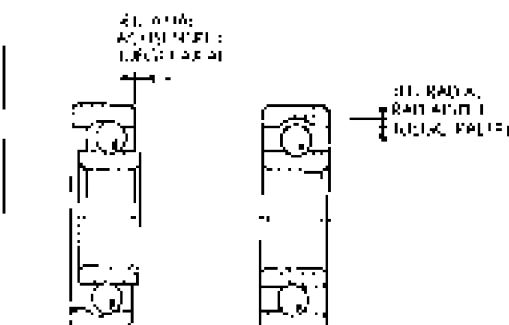
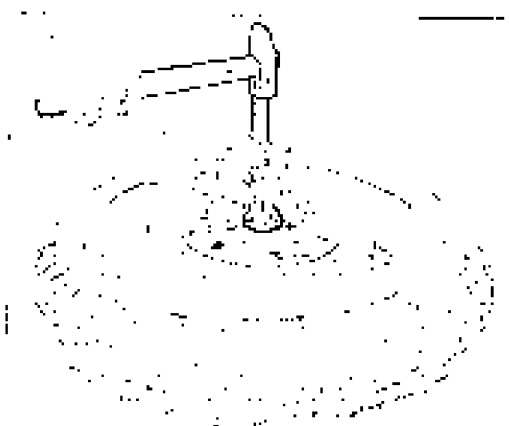
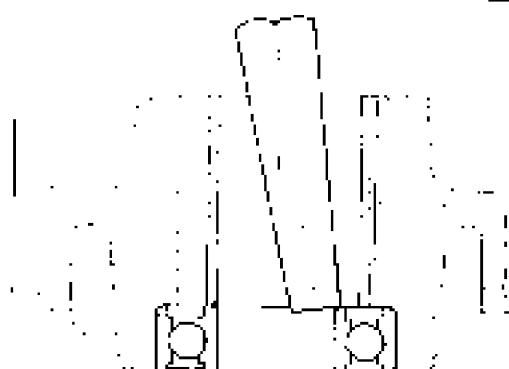
La rueda debe ser elevada al menos 10 cm por encima de su posición normal.

El motor de arranque (2) debe estar en funcionamiento durante toda la operación.

El motor de arranque (2) debe estar en funcionamiento durante toda la operación.



120 300072249



Révision roue avant et arrière.

Controllare regolarmente i pneumatici, la pressione e lo stato di usura. Sostituire i pneumatici quando necessario.

Controllare regolarmente i supporti delle ruote, assicurandosi che siano in buone condizioni.

Controllare regolarmente i giunti e i supporti delle ruote, assicurandosi che siano in buone condizioni.

Controllare regolarmente i supporti delle ruote, assicurandosi che siano in buone condizioni.

Controllare regolarmente i supporti delle ruote, assicurandosi che siano in buone condizioni.

Les roulements enlevés ne doivent pas être installés de nouveau.

Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden. Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden. Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden.

Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden.

Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden.

Après chaque intervention sur les roues il faudra effectuer leur équilibrage.

Überholung des vorderen und hinteren Rads.

Regelmäßig die Reifen auf den richtigen Luftdruck prüfen. Bei Bedarf die Reifen auswechseln.

Regelmäßig die Achsen und die Achsenlager prüfen, um sicherzustellen, dass sie in gutem Zustand sind.

Regelmäßig die Achsen und die Achsenlager prüfen, um sicherzustellen, dass sie in gutem Zustand sind.

Regelmäßig die Achsen und die Achsenlager prüfen, um sicherzustellen, dass sie in gutem Zustand sind.

Regelmäßig die Achsen und die Achsenlager prüfen, um sicherzustellen, dass sie in gutem Zustand sind.

Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden.

Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden. Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden. Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden.

Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden. Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden. Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingebaut werden.

Bei jeder Demontage der Räder müssen sie ausgewuchtet werden.

Revisión rueda delantera y trasera.

Revisar regularmente los neumáticos, la presión y el estado de desgaste. Sustituir los neumáticos cuando sea necesario.

Revisar regularmente los ejes y los ejes de las ruedas, asegurándose de que estén en buenas condiciones.

Revisar regularmente los ejes y los ejes de las ruedas, asegurándose de que estén en buenas condiciones.

Revisar regularmente los ejes y los ejes de las ruedas, asegurándose de que estén en buenas condiciones.

Revisar regularmente los ejes y los ejes de las ruedas, asegurándose de que estén en buenas condiciones.

Los cojinetes que se han quitado no deben remontarse.

Controllare regolarmente i pneumatici, la pressione e lo stato di usura. Sostituire i pneumatici quando necessario. Controllare regolarmente i supporti delle ruote, assicurandosi che siano in buone condizioni. Controllare regolarmente i giunti e i supporti delle ruote, assicurandosi che siano in buone condizioni. Controllare regolarmente i supporti delle ruote, assicurandosi che siano in buone condizioni.

Después de cada operación en las ruedas, equilibrarlas.

Después de cada operación en las ruedas, equilibrarlas.



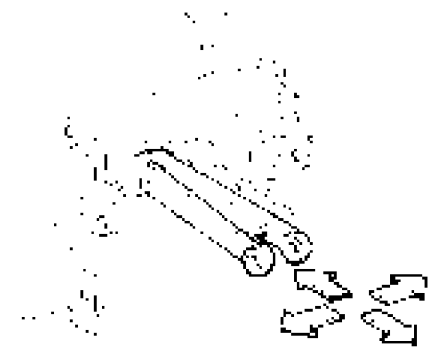
Revisione biella e bilanciere sospensione posteriore.

[illegible]

Overhauling of the connecting rod and of the rear suspension rocker arm.

Water is not a good conductor of electricity. Hence, the following safety measures should be followed in case of an electrical fire:

As a result of the second round of negotiations, the proposed new general employment agreement was approved by the union and the employer. The new agreement provides for a 3% wage increase, a new overtime rate, and a new vacation schedule. The new agreement also provides for a new grievance procedure and a new arbitration procedure.



Révision de la bielle et du culbuteur de suspension postérieure.

where $\mathbf{A}$ is the matrix of the linear transformation T relative to the basis $\mathcal{B}$ of V . The matrix $\mathbf{A}$ is called the matrix of the linear transformation T relative to the basis $\mathcal{B}$ of V . The matrix $\mathbf{A}$ is called the matrix of the linear transformation T relative to the basis $\mathcal{B}$ of V .

[illegible]

Uebermalung der Pleuelstange und des Kipphebel der hinteren Aufhängung.

For the purpose of the present study, the following hypotheses were tested:

It is important to note that the above results are based on the assumption that the data are stationary. If the data are non-stationary, the results may be biased. Therefore, it is important to test for stationarity before using the above results.



Revision bialo y bilancin suspensi3n posterior.

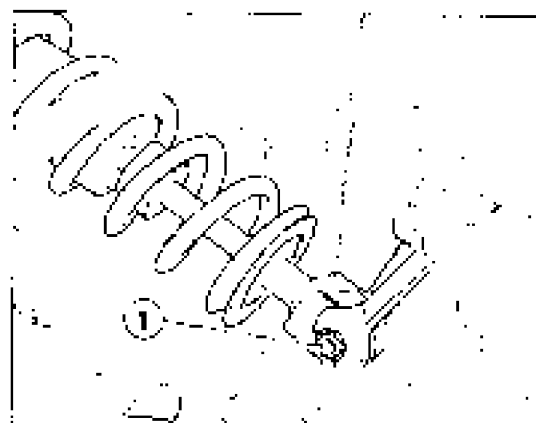
[illegible]

There is a growing emphasis on the need to ensure that the public sector is able to deliver the services that the government has promised, and that the public sector is able to deliver the services that the public expects. This is a key challenge for the public sector, and it is one that the public sector must be able to meet. The public sector must be able to deliver the services that the public expects, and it must be able to do so in a way that is efficient and effective. This is a key challenge for the public sector, and it is one that the public sector must be able to meet.





SOSPENSIONI E RUOTE SUSPENSIONS AND WHEELS SUSPENSIONS ET ROUES AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER SUSPENSIONES Y RUEDAS



Stacco ammortizzatore posteriore

Posizionare un supporto sotto al motore per poter avere la ruota posteriore sollevata e procedere nel modo seguente:

- con chiave esagonale da 14 mm tenere il dado e svitare la vite (1) di fulcro inferiore ammortizzatore, all'aria aperta;
- con chiave per esagoni interni da 8 mm svitare la vite di fulcro superiore, tenendo il dado sul lato opposto con chiave esagonale da 14 mm;
- MITO Racing: rimuovere la vite (2) che fissa il supporto del serbatoio ammortizzatore all'elica;
- rimuovere l'ammortizzatore.

Rear damper removal

Arrange a support under the engine in order to have the rear wheel raised from ground and proceed as follows:

- by means of a 14 mm setscrew wrench, hold the nut and unscrew the lower fulcrum screw (1) of the damper; extract this screw;
- with a 8 mm setscrew wrench, unscrew the upper fulcrum screw, holding the nut on the opposite side with a 14 mm setscrew wrench;
- MITO Racing: remove screw (2) fixing spring damper tank support to frame;
- remove the damper.

Démontage de l'amortisseur arrière

Mettre un support en dessous de la moto de façon à soulever la roue arrière du sol. Puis, procéder de la façon suivante:

- à l'aide d'une clé hexagonale de 14 mm, bloquer l'écrou et dévisser la vis (1) de centrage inférieur de l'amortisseur; retirer cette vis;
- avec une clé à douille de 8 mm, dévisser la vis de centrage supérieur en bloquant l'écrou du côté opposé à l'aide d'une clé hexagonale de 14 mm;
- MITO Racing: dévisser les vis (2) fixant le support du réservoir frein direction au cadre;
- enlever l'amortisseur.

Ausbauen des hinteren Stoßdämpfers

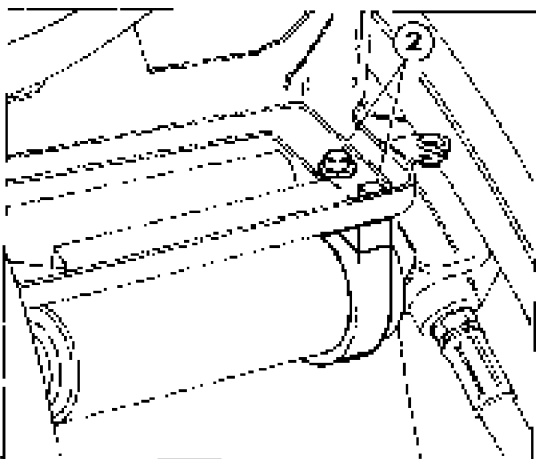
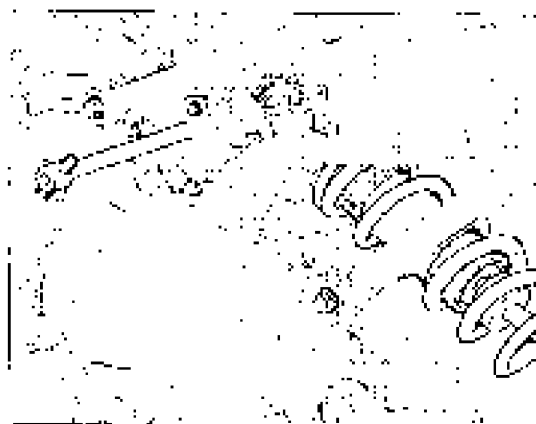
Eine Stützvorrichtung unter dem Motor anbringen, um das Hinterrad vom Boden anzuheben. Danach wie folgt vorgehen:

- Mit einem 14 mm-Inbusschlüssel die Mutter festhalten und die untere Schraube (1) des Stoßdämpfers lösen. Die Schraube entfernen.
- Mit einem 8 mm-Inbusschlüssel die obere Schraube lösen und dabei die Mutter auf der entgegengesetzten Seite mit einem 14 mm-Inbusschlüssel festhalten.
- MITO Racing: die Schrauben (2) losschrauben, die die Stütze des Stoßdämpferbehälters am Rahmen befestigen.
- Den Stoßdämpfer herausnehmen.

Desenganche amortiguadores posteriores

Posicionar un soporte bajo el motor para poder tener la rueda posterior levantada de tierra y proceder en el modo siguiente:

- con llave hexagonal de 14 mm tener la tuerca y desatornillar el tornillo (1) de fulcro inferior amortiguador, desatando dicho tornillo;
- con llave para hexagonos internos de 8 mm desatornillar el tornillo de fulcro superior, teniendo la tuerca en el lado opuesto con llave hexagonal de 14 mm;
- MITO Racing: remover las tuercas (2) que fijen el soporte del depósito amortiguador en el bastidor;
- remover el amortiguador.





Revisione ammortizzatore posteriore

Prima di procedere allo smontaggio della molla controllare la lunghezza con ammortizzatore montato. Il valore deve essere esatto ed indicato nel manuale.

MITO 2: lunghezza molla (L) standard: 187 mm.

MITO Racing: lunghezza molla (L) standard: 180 mm.

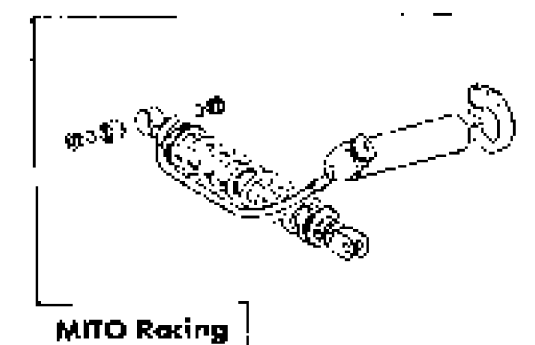
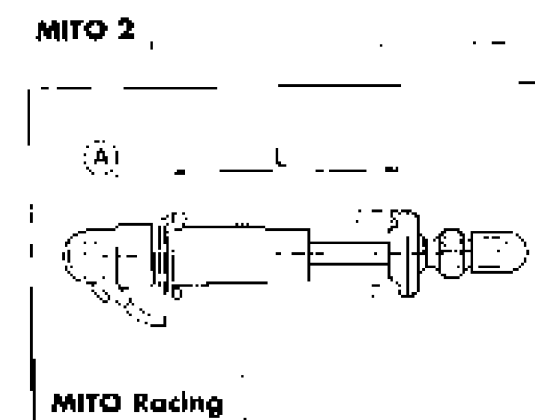
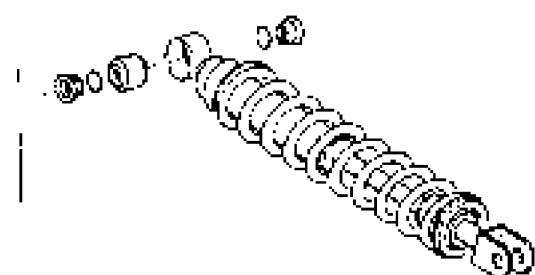
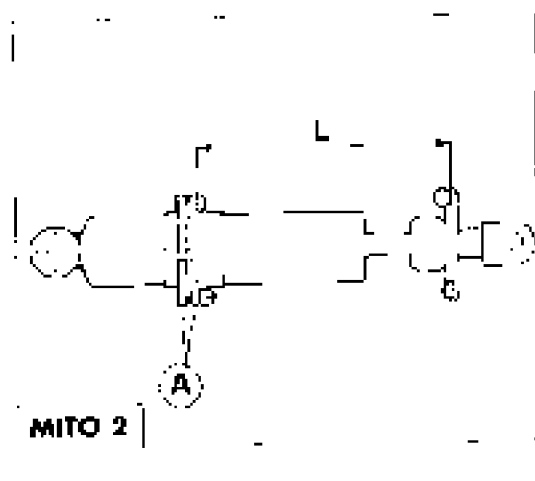
Allentare le due viti (A) fino al punto in cui sarà possibile sfiorare delicatamente la molla sfiorando la parte inferiore.

MITO 2: controllare la lunghezza libera della molla: 200 mm. Limite di servizio: 195 mm.

MITO Racing: controllare la lunghezza libera della molla: 190 mm. Limite di servizio: 185 mm.

Eseguire le seguenti verifiche:

- controllare lo stato della vite: non deve presentare danneggiamenti e non deve essere ruvida, altrimenti sostituire l'ammortizzatore;
- controllare eventuali perdite di olio: se è entrato olio, sostituire l'ammortizzatore;
- comprimendo l'ammortizzatore, se si riscontra un movimento troppo libero nei due sensi (estensione e compressione), significa che le parti interne sono usurate e occorre sostituire l'ammortizzatore;
- controllare lo stato di usura degli sfondi sferici: se non lavorano più, sostituirli.



L'ammortizzatore contiene gas a pressione e non deve essere aperto per nessun motivo.

Rear damper overhauling

Before removing the spring, check its length with the damper assembled; the value (L) detected must be restored upon reassembly.

MITO 2: spring standard length (L): 187 mm.

MITO Racing: spring standard length (L): 180 mm.

Release the two wing nuts (A) until the lower cup can be extracted; extract the ring and the spring.

MITO 2: check the spring free length: 200 mm. Service limit: 195 mm.

MITO Racing: check the spring free length: 190 mm. Service limit: 185 mm.

Carry out the following checks:

- check the rod connection: it must not be damaged or distorted; otherwise replace the damper;
- check any oil leakage: if they are of great extent replace the damper;
- if a too free movement is noticed in both the directions (pressure and compression) when compressing the damper, this means that the internal parts are worn and the damper must be replaced;
- check the wear state of the ball joints: if too much movement is noticed, they must be replaced.

The damper contains gas under pressure and must not be opened for any.

Revision de l'amaritisseur arrière

Avant de démonter le ressort, contrôler sa longueur avec l'amaritisseur est installé, on devra respecter le même val (L) lors du remontage.

MITO 2: longueur du ressort (L) standard: 187 mm.

MITO Racing: longueur du ressort (L) standard: 180 mm.

Desserer les deux bagues (A) jusqu'à ce qu'il soit possible de retirer la coupe inférieure, enlever la bague et le ressort.

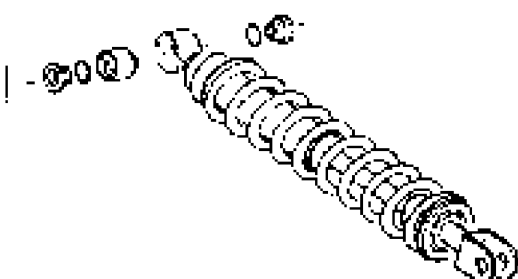
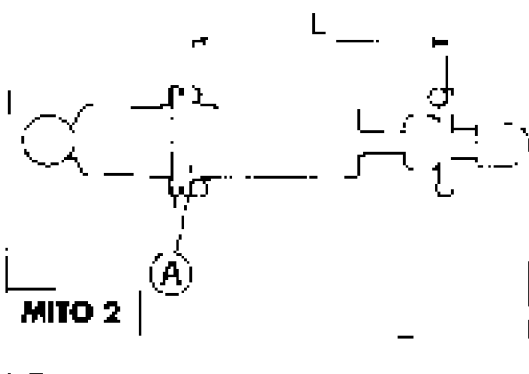
MITO 2: vérifier la longueur d'extension du ressort: 200 mm et la limite de fonctionnement inférieure: 195 mm.

MITO Racing: vérifier la longueur d'extension du ressort: 190 mm et la limite de fonctionnement inférieure: 185 mm.

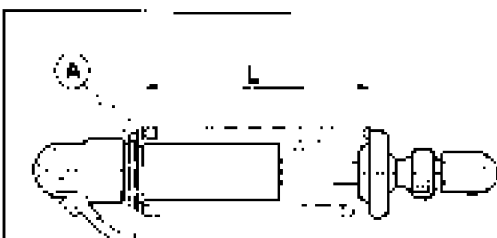
Effectuer les contrôles suivants:

- vérifier l'état de la tige: elle ne doit pas être déformée ni rouillée, autrement il faut remplacer l'amaritisseur;
- vérifier les fuites d'huile: elles sont importantes: remplacer l'amaritisseur;
- comprimer l'amaritisseur, si le mouvement est trop libre dans les deux sens (extension et compression), cela signifie que les parties internes sont usées et qu'il est nécessaire de remplacer l'amaritisseur;
- vérifier le degré d'usure des joints sphériques: si y a trop de jeu, les remplacer.

L'amaritisseur contient du gaz sous pression. Ne jamais l'ouvrir.



MITO 2



MITO Racing



MITO Racing

Kontrolle des hinteren Stoßdämpfers

Bevor man die Feder abnimmt, kontrolliert man die Länge bei eingebautem Stoßdämpfer. Das richtige Maß (L) muß beim Wiedereinbau wiederhergestellt werden.

MITO 2: Standard Federlänge (L): 187 mm

MITO Racing: Standard Federlänge (L): 180 mm

Die beiden Normen (A) solange lockern, bis man den unteren Teller entfernen kann. Teller und Feder entfernen.

MITO 2: Die freie Federlänge kontrollieren: 200 mm. Tolanzgrenze: 195 mm.

MITO Racing: Die freie Federlänge kontrollieren: 190 mm. Tolanzgrenze: 185 mm.

Folgende Kontrollen durchführen:

• Den Zustand des Schalles kontrollieren. Er darf keine Beschädigungen aufweisen und darf nicht verkrümmt sein. Anderenfalls den Stoßdämpfer austauschen. Eventuelle Ölverluste kontrollieren. Falls sie erheblich sind, den Stoßdämpfer austauschen.

• Falls man beim Zusammendrücken des Stoßdämpfers eine zu freie Bewegung in beide Richtungen (Ausfedern und Einfedern) feststellt, bedeutet das, daß ein Verschleiß der Innerteile vorliegt. Der Stoßdämpfer muß ausgetauscht werden.

• Den Zustand der Kugelfelgen kontrollieren. Falls sie ein zu großes Spiel aufweisen, muß man sie austauschen.

Der Stoßdämpfer enthält Druckgas und darf auf keinen Fall geöffnet werden.

Revisión amortiguador posterior

Antes de proceder al desmontaje del resorte controlar el largo con amortiguador montado. la altura (L), elevada después ser restablecida en el montaje.

MITO 2: longitud resorte (L) standard 187 mm

MITO Racing: longitud resorte (L) standard 180 mm

Aljor las dos aranditas (A) hasta el punto en que será posible deshilar el soporte muelle inferior, desli el soporte muelle a resorte.

MITO 2: controlar la longitud libre de resorte: 200 mm. límite de servicio: 195 mm.

MITO Racing: controlar la longitud libre del resorte: 190 mm. límite de servicio: 185 mm.

Según las siguientes verificaciones:

• controlar el estado de la barra: no debe presentar daños y no debe estar torcido, de lo contrario sustituir amortiguador.

• controlar eventuales pérdidas de aceite. Si es de entidad considerable, sustituir el amortiguador.

• comprimiendo el amortiguador, si se comprueba un movimiento muy libre en las dos sentidos (extensión y compresión), significa que las barras internas están desgastadas y occorre sustituir el amortiguador.

• controlar el estado de desgaste de las articulaciones esféricas. Si manifiestan juego excesivo, sustituirlos.

El amortiguador contiene gas a presión y no debe ser abierto por ningún motivo.



Impianto frenante.

L'impianto frenante è costituito da tutti i componenti meccanici ed elettrici che permettono di frenare la moto. È costituito da una parte meccanica e da una parte elettrica. La parte meccanica è costituita da tutti i componenti che permettono di frenare la moto, mentre la parte elettrica è costituita da tutti i componenti che permettono di frenare la moto.

- | | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| 1. Freno a dischetto anteriore | 11. Freno a dischetto posteriore |
| 2. Freno a dischetto anteriore | 12. Freno a dischetto posteriore |
| 3. Freno a dischetto anteriore | 13. Freno a dischetto posteriore |
| 4. Freno a dischetto anteriore | 14. Freno a dischetto posteriore |
| 5. Freno a dischetto anteriore | 15. Freno a dischetto posteriore |

Braking system.

The braking system is composed of all the mechanical and electrical components that allow the motorcycle to be stopped. It is divided into a mechanical part and an electrical part. The mechanical part is composed of all the components that allow the motorcycle to be stopped, while the electrical part is composed of all the components that allow the motorcycle to be stopped.

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. Front disc brake | 11. Rear disc brake |
| 2. Front disc brake | 12. Rear disc brake |
| 3. Front disc brake | 13. Rear disc brake |
| 4. Front disc brake | 14. Rear disc brake |
| 5. Front disc brake | 15. Rear disc brake |

Système de freinage.

Le système de freinage est composé de tous les composants mécaniques et électriques qui permettent de freiner la moto. Il est divisé en une partie mécanique et une partie électrique. La partie mécanique est composée de tous les composants qui permettent de freiner la moto, tandis que la partie électrique est composée de tous les composants qui permettent de freiner la moto.

- | | |
|-------------------------|----------------------------|
| 1. Frein à disque avant | 11. Frein à disque arrière |
| 2. Frein à disque avant | 12. Frein à disque arrière |
| 3. Frein à disque avant | 13. Frein à disque arrière |
| 4. Frein à disque avant | 14. Frein à disque arrière |
| 5. Frein à disque avant | 15. Frein à disque arrière |

Bremsanlage.

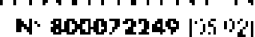
Die Bremsanlage ist das gesamte System, das die Bremsung der Maschine ermöglicht. Sie besteht aus einer mechanischen und einer elektrischen Teil. Die mechanische Teil besteht aus allen Komponenten, die die Bremsung ermöglichen, während der elektrische Teil aus allen Komponenten besteht, die die Bremsung ermöglichen.

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| 1. Vordere Scheibenbremse | 11. Hintere Scheibenbremse |
| 2. Vordere Scheibenbremse | 12. Hintere Scheibenbremse |
| 3. Vordere Scheibenbremse | 13. Hintere Scheibenbremse |
| 4. Vordere Scheibenbremse | 14. Hintere Scheibenbremse |
| 5. Vordere Scheibenbremse | 15. Hintere Scheibenbremse |

Instalación frenante.

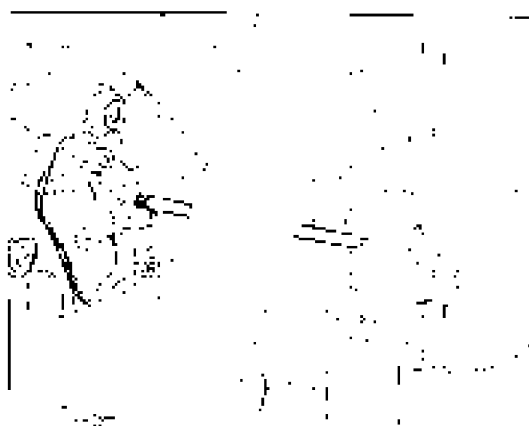
El sistema de frenado está formado por todos los componentes mecánicos y eléctricos que permiten frenar la moto. Está dividido en una parte mecánica y una parte eléctrica. La parte mecánica está formada por todos los componentes que permiten frenar la moto, mientras que la parte eléctrica está formada por todos los componentes que permiten frenar la moto.

- | | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| 1. Freno a dischetto anteriore | 11. Freno a dischetto posteriore |
| 2. Freno a dischetto anteriore | 12. Freno a dischetto posteriore |
| 3. Freno a dischetto anteriore | 13. Freno a dischetto posteriore |
| 4. Freno a dischetto anteriore | 14. Freno a dischetto posteriore |
| 5. Freno a dischetto anteriore | 15. Freno a dischetto posteriore |





FRENI BRAKES



Controllo usura e sostituzione pastiglie freno

Ogni 3.000 Km è necessario verificare lo stato d'usura delle pastiglie Feni. Le pastiglie si consumano quando non sono più visibili le scanalature incise sul materiale di attrito. (Per la pinza anteriore è necessario rimuovere il cupinchiostro d'ispezione pastiglie). In questo caso sostituire in coppia le pastiglie operando nel modo seguente:

FRENO ANTERIORE

- rimuovere, con un punzone, la spina centrale (1) sul lato interno della pinza;
- sfiducio la pastiglia usata;



È opportuno, nell'operazione di sostituzione delle pastiglie, tagliare un po' di fluido, poiché l'arretramento dei pistoncini nei cilindri potrebbe far traboccare il fluido dal serbatoio,

- con una leva spingere verso l'interno i pistoncini di spinta e di non inserire le pastiglie nuove;

- inserire la spina centrale sino a bloccarla sulla scanalatura esterna;



IMPORTANTE Per un centinaio di Km, è consigliabile agire con cautela sulle pastiglie nuove, al fine di permettere un corretto e completo assediamento dei materiali d'attrito.

Wear check and replacement of brake pads

Check the wear state of the brake pads every 3.650 mi. The pad is worn when the grooves got on the friction material are no more visible (in the rear caliper it is necessary to remove the pad inspection cover). In this case replace the pad pair as follows:

FRONT BRAKE

- by a punch, remove central pin (1), inside the caliper;
- extract the worn pads;

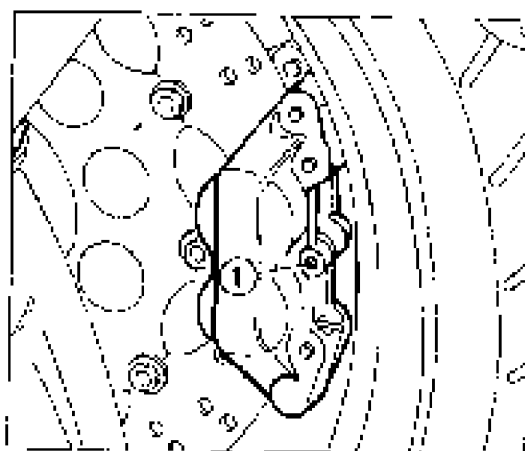


When replacing the pads, it is advisable to remove some fluid, because the fluid could overflow from the tank owing to the backing of the plungers in the cylinders.

- with the help of a lever push the plungers inward, then fit the new pads;
- introduce central pin and clamp it on the outside half-caliper;



IMPORTANT For about a hundred km, it is advisable to act cautiously on the new pads, in order to allow a proper and complete settling of friction materials.





Contrôle de l'usure et remplacement des pastilles de frein

Contrôler le degré d'usure des pastilles de frein tous les 3 000 km. On considère la pastille usée lorsqu'on ne voit plus les rainures tracées sur le minimum de frottement (pour l'avant/arrière, il est nécessaire d'enlever la couverture de contrôle des pastilles). Dans ce cas, remplacer le paire de pastilles de la façon suivante:

FREIN AVANT

• Ouvrir un pincen la gouppile centrale (1) sur le côté intérieur de l'étrier
• enlever les pastilles usées.

On conseille, lors du remplacement des pastilles, d'enlever un peu de liquide, car le recul des pistons dans les cylindres pourrait faire déborder le liquide du réservoir

avec un levier, pousser vers l'intérieur les pistons de guidé et introduire les pastilles neuves.
introduire la gouppile centrale et la bloquer sur le dernier extérieur.

IMPORTANT - Pendant les premiers cent kilomètres, on conseille de ne pas freiner trop à fond, ceci afin de permettre une bonne adaptation des matériaux de frottement.

Verschleißkontrolle und Auswechseln der Bremsbeläge

Alle 3000 km müssen die Bremsbeläge überprüft werden. Die Bremsbeläge sind dann abgenutzt, wenn die Riten am Reibwerkstoff nicht mehr zu sehen sind. (am hinteren Bremsmittel muß man den Deckel für die Bremsangabekontrolle entfernen. In diesem Fall muß man die Bremsbeläge auswechseln, wobei man wie folgt vorgeht:

VORDERE BREMSE

• Über einen Bremsen Mittels (1) auf der Innenseite der Zange einfahren.
• Die abgenutzten Bremsbeläge entfernen.

Es empfiehlt sich, beim Auswechseln der Bremsbeläge, etwas Flüssigkeit abzulassen, da infolge der Verschleißung der Kolben in den Zylindern Flüssigkeit aus dem Tank überlaufen könnte.

Mit einem Hebel drückt man die Kolben nach innen und setzt die neuen Bremsbeläge ein.
das Mittels (1) auf der äußeren Holszange einführen, bis es blockiert ist.

WICHTIG: Es empfiehlt sich, die Bremsen während der ersten 100 km behutsam zu betätigen, damit sie sich vollständig einspielen können.

Control desgasto y sustitución pastill freno

Cada 3 000 Km es necesario verificar el estado de desgaste de las pastillas de frenos. La pastilla está consumida cuando no son más visibles las ranuras recubiertas sobre el material de fricción. (en la piza posterior es necesario remover la tapa de inspección de pastillas). En este caso sustituir la pareja de pastillas operando en la forma siguiente:

FRENO ANTERIOR

• remover, utilizando un pincen, la gouppile central (1) en la parte interna de la piza.
• retirar la pastilla desgastada;

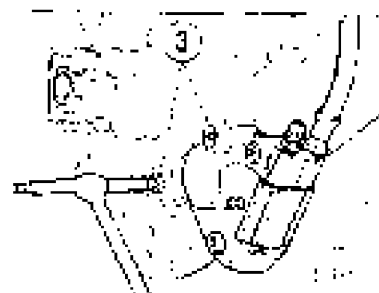
Es oportuno, en la operación de sustitución de la pastilla, quitar un poco de líquido, debido al retrasamiento de los pistoncitos en los cilindros podría hacer derramar el líquido del tanque.

• con un piza central empujar hacia dentro los pistoncitos de empuje e insertar la pastilla nueva;
• introducir la gouppile central hasta bloquear en la semibrake exterior.

IMPORTANTE - Por unos cien kilómetros, es aconsejable andar con cuidado con las pastilla nuevas, a fin de permitir un correcto y completo asentamiento de los materiales de fricción.



FRENI BRAKES



Remove the pads

- Remove the pads from the caliper. Then, using a pad spreader, remove the pads from the pistons.
- Remove the pistons from the cylinders.
- Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader.



It is opportune, in the operation of substitution of the pads, to cut a bit of fluid, so that the jamming of the pistons in the cylinders could not cause the fluid to overflow from the reservoir.

- Remove the fluid from the reservoir using a pad spreader or a syringe.
- Remove the fluid from the reservoir using a pad spreader.

Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader.

Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader. Then, using a pad spreader, remove the pistons from the cylinders. Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader.

Replace the pads

- Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader.
- Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader.
- Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader.
- Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader.



When replacing the pads, it is advisable to remove some fluid, because the fluid could overflow from the tank owing to the backing of the pistons in the cylinders.

- Remove the fluid from the reservoir using a pad spreader or a syringe.
- Remove the fluid from the reservoir using a pad spreader.

Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader.

Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader.

Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader. Then, using a pad spreader, remove the pistons from the cylinders. Remove the pistons from the cylinders using a pad spreader.





Condela di accensione

La candela è CHAMPION N84 oppure NGK B9S EGV sul modello MITO 2 e CHAMPION N82S oppure NGK B9S EGV sul modello MITO Racing; la distanza fra gli elettrodi deve essere: 0,45-0,55 mm.

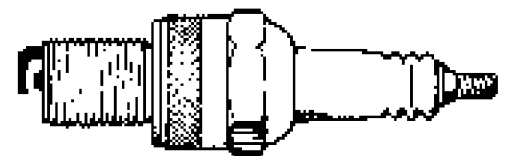
Pulire la spina intorno alla base della candela prima di rimuoverla.

È utile esaminare lo stato della candela subito dopo averla tolta dal motore, poiché i depositi e la colorazione indicano con sicurezza i mal funzionamenti sul grado termico della candela, sulla carburazione, sull'accensione e sullo stato generale del motore.

Prima di procedere al rimontaggio della candela, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando una spazzola metallica.

Applicare grasso grafite sul fileto della candela e avvitare a mano fino in fondo, quindi serrare con chiave appropriata, serrata alla coppia di serraggio prescritta.

Le candele che presentano screpolature sull'isolante o che abbiano gli elettrodi corrosi, devono essere sostituiti.



Spark plug

Spark plug type CHAMPION N84 or NGK B9S EGV for MITO 2 model, and CHAMPION N82S or NGK B9S EGV on MITO Racing model; distance between the electrodes must be 0,0177-0,0216 in.

Clean the cut-away part on the base of the spark plug before removing it from the cylinder.

It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications concerning the heat range of the plug, carburation, ignition and general engine condition.

Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a brass wire brush.

Apply a little graphite grease to the plug thread, fit and screw the plug home by hand and then tighten to the correct torque using a plug spanner.

Plugs which have cracked insulators or corroded electrodes must be replaced.

Bougie d'allumage

Bougie type CHAMPION N84 or NGK B9S EGV pour le modèle MITO 2 et CHAMPION N82S or NGK B9S EGV pour le modèle MITO Racing; la distance entre les électrodes doit être 0,45-0,55 mm.

Nettoyer la valve autour du siège de la bougie avant de la retirer.

Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements sur le degré thermique de la bougie, sur la carburation, sur l'allumage et sur l'état général du moteur.

Avant de remonter la bougie, nettoyez soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique.

Appliquez de la graisse graphite sur le filet de la bougie et avvissez à la main jusqu'au fond, puis serrez avec la couple de serrage prescrite en utilisant une clé spéciale.

Les bougies avec l'isolant fissuré ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.

Zündkerze

Die Kerze ist CHAMPION N84 oder NGK B9S EGV für Modell MITO 2 und CHAMPION N82S oder NGK B9S EGV für Modell MITO Racing; der Elektrodenabstand soll 0,45-0,55 mm betragen.

Das Kerzenritzen reinigen bevor diese abgenommen wird.

Es empfiehlt sich die Kerze sofort nach der Entnahme zu überprüfen, da die Anlageneigen und die Färbung der Isolierung Rückschlüsse auf den Warmwert der Kerze, auf die Vergasung, die Zündung und auf den allgemeinen Zustand des Motors ermöglichen.

Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Elektroden und die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metallbürste reinigen.

Das Kerzengewinde mit Graphitfett schmieren und die Kerze ganz einschrauben und schliesslich mit Hilfe eines Schlüssel mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment einschrauben.

Bei Rissen an der Isolierung bzw. bei Korrosion der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.

Bujía de ascensión

La bujía es CHAMPION N84 o bien NGK B9S EGV en el modelo MITO 2 y CHAMPION N82S o bien NGK B9S EGV en el modelo MITO Racing; la distancia entre los electrodos tiene que ser 0,45-0,55 mm.

Limpiar el surco alrededor de la base de la bujía antes de removerla.

Es útil examinar el estado de la bujía justo después de haberla quitado del motor, puesto que los depósitos y la coloración del aislante indican útiles datos sobre el grado térmico de la bujía, sobre la carburación, el encendido y sobre el estado general del motor.

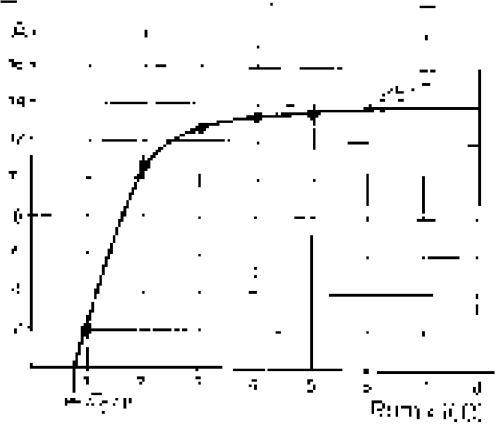
Antes de proceder al remonteje de la bujía, efectuar una cuidadosa limpieza de los electrodos y del aislante usando un cepillo metálico.

Aplicar grasa grafitada en el fileto de la bujía y atornillarla a mano hasta el fondo, con una llave apropiada ajustarla a la pareja de presión prescrita.

Las bujías que presenten grietas en el aislante o que tengan los electrodos corroídos, deben ser sustituidos.



IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ÉLECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE SISTEMA ELECTRICO



Controllo dell'impianto di carica sul veicolo.

Il sistema di carica sul veicolo deve essere installato in modo che possa essere collegato facilmente al sistema di carica sul veicolo.

Seguire le istruzioni del produttore per l'installazione.

• Assicurarsi che l'installazione del sistema di carica sul veicolo sia conforme alle norme di sicurezza.

• Assicurarsi che il sistema di carica sul veicolo sia installato in modo che possa essere collegato facilmente al sistema di carica sul veicolo.

• Assicurarsi che il sistema di carica sul veicolo sia installato in modo che possa essere collegato facilmente al sistema di carica sul veicolo.

• Assicurarsi che il sistema di carica sul veicolo sia installato in modo che possa essere collegato facilmente al sistema di carica sul veicolo.

Checking the recharge system on vehicle.

The vehicle's recharge system must be installed in a way that it can be easily connected to the vehicle's charging system.

Follow the manufacturer's instructions for installation.

• Ensure that the installation of the vehicle's charging system is in accordance with the safety regulations.

• Ensure that the vehicle's charging system is installed in a way that it can be easily connected to the vehicle's charging system.

• Ensure that the vehicle's charging system is installed in a way that it can be easily connected to the vehicle's charging system.

• Ensure that the vehicle's charging system is installed in a way that it can be easily connected to the vehicle's charging system.

Contrôle de l'installation de charge sur le véhicule.

Le système de charge sur le véhicule doit être installé de manière à ce qu'il puisse être facilement connecté au système de charge du véhicule.

Respecter les instructions du fabricant pour l'installation.

• S'assurer que l'installation du système de charge sur le véhicule est conforme aux normes de sécurité.

• S'assurer que le système de charge sur le véhicule est installé de manière à ce qu'il puisse être facilement connecté au système de charge du véhicule.

• S'assurer que le système de charge sur le véhicule est installé de manière à ce qu'il puisse être facilement connecté au système de charge du véhicule.

• S'assurer que le système de charge sur le véhicule est installé de manière à ce qu'il puisse être facilement connecté au système de charge du véhicule.

• S'assurer que le système de charge sur le véhicule est installé de manière à ce qu'il puisse être facilement connecté au système de charge du véhicule.

Kontrolle der Ladungsanlage des Fahrzeugs.

Die Ladungsanlage des Fahrzeugs muss so installiert sein, dass sie leicht mit dem Ladesystem des Fahrzeugs verbunden werden kann.

Beachten Sie die Anweisungen des Herstellers für die Installation.

• Stellen Sie sicher, dass die Installation der Ladungsanlage des Fahrzeugs den Sicherheitsvorschriften entspricht.

• Stellen Sie sicher, dass die Ladungsanlage des Fahrzeugs so installiert ist, dass sie leicht mit dem Ladesystem des Fahrzeugs verbunden werden kann.

• Stellen Sie sicher, dass die Ladungsanlage des Fahrzeugs so installiert ist, dass sie leicht mit dem Ladesystem des Fahrzeugs verbunden werden kann.

• Stellen Sie sicher, dass die Ladungsanlage des Fahrzeugs so installiert ist, dass sie leicht mit dem Ladesystem des Fahrzeugs verbunden werden kann.

Control de la instalación de carga en el vehículo.

El sistema de carga en el vehículo debe estar instalado de manera que pueda conectarse fácilmente al sistema de carga del vehículo.

Seguir las instrucciones del fabricante para la instalación.

• Asegurarse de que la instalación del sistema de carga en el vehículo cumple con las normas de seguridad.

• Asegurarse de que el sistema de carga en el vehículo está instalado de manera que pueda conectarse fácilmente al sistema de carga del vehículo.

• Asegurarse de que el sistema de carga en el vehículo está instalado de manera que pueda conectarse fácilmente al sistema de carga del vehículo.

• Asegurarse de que el sistema de carga en el vehículo está instalado de manera que pueda conectarse fácilmente al sistema de carga del vehículo.



Scatola fusibili.

Il fusibile protegge la linea elettrica contro l'eccesso di corrente che può essere causato da un cortocircuito o da un sovraccarico. Il fusibile deve essere sostituito con uno di uguale valore.

Fuses box.

Il fusibile protegge la linea elettrica contro l'eccesso di corrente che può essere causato da un cortocircuito o da un sovraccarico. Il fusibile deve essere sostituito con uno di uguale valore.

Boîte à fusibles.

Le fusible protège la ligne électrique contre l'excès de courant qui peut être causé par un court-circuit ou une surcharge. Le fusible doit être remplacé par un de même valeur.

Sicherungskasten.

Der Sicherungskasten schützt die Stromleitung vor Überstrom, der durch einen Kurzschluss oder eine Überlastung entstehen kann. Der Sicherungskasten muss durch einen mit demselben Wert ersetzt werden.

Caja fusibles.

El fusible protege la línea eléctrica contra el exceso de corriente que puede ser causado por un cortocircuito o una sobrecarga. El fusible debe ser reemplazado por uno de igual valor.

Teleruttore avviamento.

Il teleruttore avviamento è un interruttore a distanza che serve a controllare il motore di un veicolo. Il teleruttore avviamento deve essere sostituito con uno di uguale valore.

Solenoid starter.

Il solenoide avviamento è un interruttore a distanza che serve a controllare il motore di un veicolo. Il solenoide avviamento deve essere sostituito con uno di uguale valore.

Télerupteur démarrage.

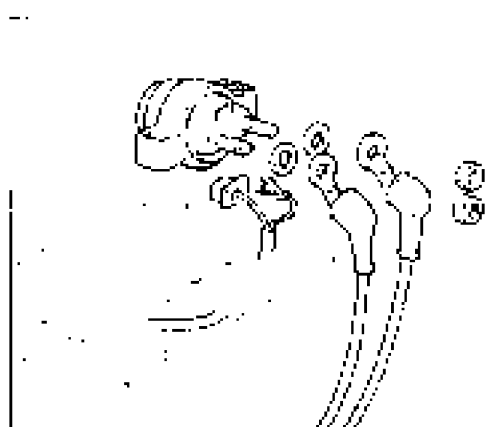
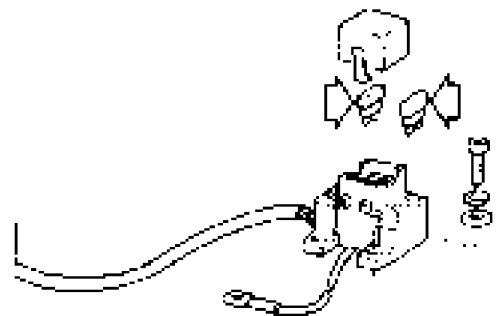
Le télerupteur démarrage est un interrupteur à distance qui sert à contrôler le moteur d'un véhicule. Le télerupteur démarrage doit être remplacé par un de même valeur.

Anlasserschalter.

Der Anlasserschalter ist ein Fernschalter, der dazu dient, den Motor eines Fahrzeuges zu steuern. Der Anlasserschalter muss durch einen mit demselben Wert ersetzt werden.

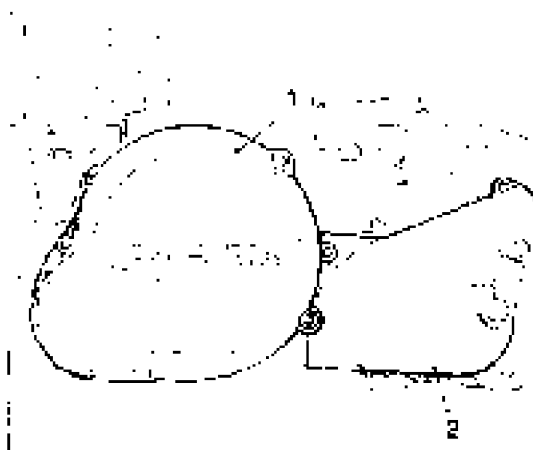
Telerruptor de arranque.

El telerruptor de arranque es un interruptor a distancia que sirve para controlar el motor de un vehículo. El telerruptor de arranque debe ser reemplazado por uno de igual valor.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ÉLECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE SISTEMA ELECTRICO

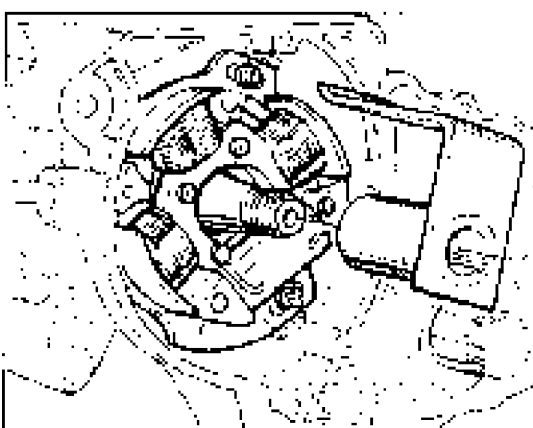


Controllo e messa in fase accensione

Per poter operare sul valvole alternatore è necessario togliere il coperchio (1) sinistro motore ed il coperchio (2) di protezione del pignone catena. L'accensione di tipo elettronico non richiede praticamente manutenzione, in caso di smontaggio dei componenti eseguire la messa in fase operando come segue: con l'aiuto di un comparatore e senza smontare l'rotore, montare l'attrezzo **48803** (3) sull'albero motore; portare il pistone al P.M.S. azzerando su questa posizione il comparatore; far coincidere la tacca posta sullo stator con quella presente sul utensile e verificare che il pistone abbia compiuto il corso A. Nel caso ciò non si verifichasse, allentare le tre viti dello stator o ruotare quest'ultimo sino a ripristinare la corretta condizione di anticipo.

Ignition timing and checking

To operate on the flywheel/crankshaft it is necessary to remove the engine L.H. cover (1) and the chain/pinion protecting cover (2). Ignition, electronic type, does not require any maintenance, in case of components removal carry out its timing operating as follows: with the aid of a dial gauge and without any re-assembly, install tool no. **48803** (3) on the crankshaft, bring piston to T.D.C. and in this position put the dial gauge on zero, move the notch placed on the detector in coincidence with the one on the tool and check that a dot has come out the stroke of an A. In case this does not occur, loosen the three stator screws and rotate it until the correct advance condition is restored.



Contrôle et calage de l'allumage

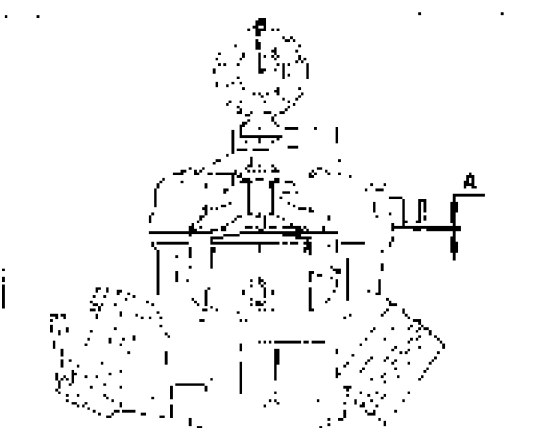
Pour être à même d'opérer sur le volant alternateur, il faut enlever le couvercle (1) gauche du moteur et le couvercle (2) de protection du pignon chaîne. L'allumage de type électronique n'exige pratiquement aucune maintenance, en cas de démontage des composants effectuer le calage de la façon suivante: à l'aide d'un comparateur et sans remonter le rotor, installer l'outil **48803** (3) sur l'arbre moteur, porter le piston au P.M.H. en mettant au zéro le comparateur sur cette position, faire coïncider l'encoche placée sur le stator avec la flèche sur l'outil et vérifier que le piston ait effectué un tour A. En cas qu'il ne se vérifie pas, relâcher les trois vis du stator et faire tourner celui-ci jusqu'à rétablir la correcte condition d'avance.

Kontrolle und Zündverstellung

Den linken Motordeckel (1) und die Schutzkappe (2) des Kettenzahnzylinder öffnen, um am Schwungrad/Drehstromgenerator zu arbeiten. Die Zündung ist elektronisch und braucht keine Wartung. Beim Ausbau der Bestandteile die Verstellung wie folgt durchführen: durch einen Komparator und ohne Benennung des Motors. Das Gerät **48803** (3) auf die Antriebswelle montieren, den Kolben zum O.T. bringen und den Komparator dabei auf Null stellen. Den Einschnitt auf dem Stator mit dem auf dem Gerät zusammenfallen lassen und prüfen, ob der Kolben einen oder A-Hals durchgeführt hat. Ist dies nicht der Fall, die drei Schrauben des Stators lösen und den Stator drehen bis zum korrekten Verstellungszustand.

Control y puesta a punto del encendido

Para poder operar en el flywheel/crankshaft es necesario quitar la tapa (1) izquierda del motor y la tapa (2) de protección de pines de la cadena. El encendido, de tipo electrónico, no requiere prácticamente mantenimiento, e en caso de desmontaje de los componentes efectuar la puesta a punto alirando como se indica a continuación con la ayuda de un comparador y sin volver a montar el rotor. Montar la herramienta **48803** (3) en el cigüeñal, colocar el pistón en el P.M.S. alineando a cero el comparador en esta posición. Hacer que coincida la muesca situada en el stator con la muesca de la herramienta y verificar que el pistón haya completado un recorrido A. En caso de que ésta no se verifique, aflojar las tres tornillos del stator y girar este último hasta establecer la condición correcta de anticipación.



A: 1,00 mm (0.04 in.) - MITO 2
1,55 mm (0.06 in.) - MITO Racing

VALVOLA DI SCARICO C.T.S.
C.T.S. EXHAUST VALVE
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT C.T.S.
C.T.S.-ABLAßVENTIL
VALVULA DE DESCARGA C.T.S.



Numero
Section
Section
Section
Section





**VALVOLA DI SCARICO C.T.S.
C.T.S. EXHAUST VALVE
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT C.T.S.
C.T.S.-ABLAßVENTIL
VÁLVULA DE DESCARGA C.T.S.**

Valvola di scarico C.T.S.

Il cilindro è fornito di una valvola C.T.S. (1) (Cognitive Torque System) che, variando il diagramma di scarico secondo parametri memorizzati da una centralina elettronica, alla valvola stessa fornisce un'attuazione conforme al funzionamento ottimale ad ogni regime.

Questa valvola, la cui apertura avviene a circa 8000 g/min, è comandata da un attuatori (2). Il cui funzionamento è guidato da una centralina elettronica (3); entrambi i componenti sono fissati a sinistra sul lato sinistro.

Il collegamento tra attuatori e valvola è realizzato con due flessibili dotati di registri per la regolazione del gioco. Detti cavi muovono due valvole a ventole rispettivamente una (5) all'elemento comando valvola e l'altra (6) l'attuatore.

L'albero (7) mediante il perno (8) comanda la valvola. La posizione di fine corsa può essere registrata agendo su grana (9) posta sul coperchio (10) fissato al cilindro.

C.T.S. exhaust valve

The cylinder is provided with a C.T.S. valve (1) (Cognitive Torque System) which allows, by varying the exhaust diagram according to parameters stored by an electronic device and set in the valve through an actuator, a good operation at each regime.

This valve, whose opening occurs at 8000 r.p.m., is controlled by an actuator (2) operated by an electronic device (3). Both components are mounted on the front left side.

The connection between actuator and valve is performed through flexible cables provided with registers for clearance adjustment. These cables move two outlets respectively one (5) to the valve control shaft (5) and to the actuator (6) respectively.

The shaft (7) controls the valve by means of a pin (8). The limit stop position can be acquired by acting on the gear (9) placed on the cylinder cover (10).

Soupape d'échappement C.T.S.

Le cylindre est doté soupape C.T.S. (1) (Cognitive Torque System) qui permet, en modifiant le diagramme d'échappement selon les paramètres mémorisés par une unité électronique que se transmettent à la soupape par un actionneur, un fonctionnement optimal à tout régime.

Cette soupape, dont l'ouverture est effectuée à 8000 rev/min, est commandée par un actionneur (2) entraîné par une unité électronique (3). Les deux composants sont fixés au côté gauche du châssis.

La connexion entre actionneur et soupape est effectuée à l'aide de câbles flexibles dotés de registres pour la réglage du jeu.

Les câbles actionnent deux puces commandées respectivement à l'arbre de contrôle soupape (5) et à l'actionneur (6).

L'arbre (7) commande la soupape à l'aide du pêne (8). On peut régler la position de fin de course en agissant sur le grain (9) placé sur le couvercle (10) fixé au cylindre.

C.T.S.-Abläßventil

Der Zylinder ist mit einem Ventil C.T.S. (1) (Cognitive Torque System) ausgestattet, das bei Veränderung des Auslassdiagramms gemäß den von einer Elektronike gespeicherten Parametern, welche zum Ventil durch einen Treib- und Stellorgan wandern, einen optimalen Betrieb bei jedem Zustand erlaubt.

Dieses Ventil, dessen Öffnung nur bei 8000 U/min erfolgt, wird von einem Trieb (2) gesteuert, dessen Antrieb von einer Elektronik (3) angetrieben wird, beide Komponenten sind linksseitig des Rohrs angeordnet.

Der Anschluß zwischen Treib und Ventil wird durch biegsamen Kabel ausgeführt, welche mit Registern für das Einstellen des Spiels ausgestattet sind. Diese Kabel treiben zwei Rollen an, die erste (5) ist an die Welle und die andere ist am Trieb (6) gekoppelt.

Die Welle (7) treibt durch den Bolzen (8) das Ventil an. Die Endschaltstellung kann durch ein sich auf dem Deckel (10) befindliches Stift (9), der am Zylinder befestigt ist, eingestellt werden.

Válvula de escape C.T.S.

El cilindro está provisto de una válvula C.T.S. (1) (Cognitive Torque System) que, variando el diagrama de escape según parámetros memorizados en una centralina electrónica y transmitiéndolos a la válvula a través de un actuador, permite el funcionamiento óptimo de cada régimen.

Esta válvula, que se abre a unos 8000 g/min, está accionada por un actuador (2) cuyo funcionamiento está guiado por una centralina electrónica (3); ambos componentes están sujetos en el costado por el lado izquierdo.

La conexión entre el actuador y la válvula está realizada con cables flexibles con registros para la regulación del juego. Dichos cables mueven dos puercos o válvulas respectivamente una (5) con el eje de la válvula y la otra (6) con el actuador.

El eje (7) mediante el perno (8) acciona la válvula. La posición de final de carrera puede ajustarse moviéndolo a parador colocado en la roda (9) sujeto al cilindro.

COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PAIRES DE TORSION



General
Section
Section
Section
Series

X





COPPIE DI SERRAGGIO

MOTORE

APPLICAZIONE	FILETTATURA	N.m.	Kgm	Libbra/Piede
Dado fiss. cilindro	M8x1,25	19,6-21,6	2,2-2,4	14,4-15,8
Dado fiss. testa	M8x1,25	19,6-21,6	2,2-2,4	14,4-15,8
Vite fiss. valvola aspirazione	M6x1	5,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Dado fiss. pignone centralbero	M14x1,25	49-53,8	5-6	35,9-43
Dado fiss. pignone mozzo primario	M14x1,25	49-53,8	5-6	35,9-43
Vite fiss. pignone	M8x1,25	21,6-23,6	2,2-2,4	15,4-17,3
Dado fiss. corruccio	M6x0,8	6,8-7,8	0,7-0,8	5,1-5,8
Vite minime semi-rotte	M6x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Vite fiss. piastrina rif. cusce nella	M6x1	7,8-10,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Vite fiss. coperchio occhio	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,6
Vite fiss. pompa olio	M5x0,6	2,45-3,43	0,25-0,35	1,8-2,5
Vite fiss. bobina	M6x1	8,8-10,7	0,9-1,1	6,5-8
Vite fiss. piastrina laterale	M5x0,6	2,6-3,1	0,27-0,32	1,9-2,3
Dado fiss. motore	M12x1,25	75,5-81,4	7,7-8,3	55,7-60
Candela accensione	M14x1,25	33-39	3-3	13-22
Vite fiss. motore avviamento	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Vite fiss. distanziale motore avviamento	M6x1	5,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Vite fiss. elica integrazione della frizione	M5x0,8	3,4-3,6	0,35-0,6	3,9-4,3
Dado fiss. mozzo frizione	M14x1	27,4-31,4	2,8-3,2	20-23
NOTA - Dove non diversamente indicato coppie di serraggio standard per le seguenti filettature:	M6x0,8	4,9-6,86	0,5-0,7	3,6-5,04
	M6x1	8,82-9,81	0,9-1	6,48-7,2
	M8x1,25	21,56-23,52	2,2-2,4	15,36-17,30



ENGINE

USE	THREADING	N.m.	Kgm	LB/FT
Cylinder nut	M8x1,25	19,5-21,6	2-2,2	14,4-15,8
Cylinder head nut	M8x1,25	19,5-21,6	2-2,2	14,4-15,8
Inlet valve screw	M5x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Check nut for counter shaft sprocket	M14x1,25	47-58,8	5-6	35,9-43
Primary drive pinion nut	M14x1,25	47-58,8	5-6	35,9-43
Piston screw	M8x1,25	21,6-24,3	2,2-2,4	15,9-17,3
Pulley nut	M5x0,8	6,0-7,0	0,7-0,8	5,1-5,8
Crankcase screw	M5x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Bearing plate screw	M5x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Clamp screw for R.H. cover	M5x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Oil pump screw	M5x0,8	2,45-3,43	0,25-0,35	1,8-2,5
Coil screw	M6x1	8,8-10,7	0,9-1,1	6,5-8
Stator plate clamp screw	M5x0,8	2,5-3,1	0,27-0,32	1,9-2,3
Rotor nut	M12x1,25	25,5-31,4	2,7-3,3	20,2-24
Spark plug	M14x1,25	20-30	2-3	15-22
Starter clamp screw	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Starter spacer clamp screw	M5x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Clamp screw for clutch spring disc	M5x0,8	5,4-5,9	0,55-0,6	3,9-4,3
Clamp nut for clutch hub	M14x1	27,4-31,4	2,8-3,2	20-23
NOTE - If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread:	M5x0,8	4,9-6,86	0,5-0,7	3,6-5,04
	M6x1	8,82-9,51	0,9-1	6,48-7,2
	M6x1,25	21,56-23,52	2,2-2,4	15,86-17,30



 **Ques:** The following shows the results of a hypothesis testing of a claim. Which of the following is the correct conclusion? *(The null hypothesis is that the mean is less than or equal to 100. The alternative hypothesis is that the mean is greater than 100. A sample of 100 observations was taken, and the sample mean was 105. The test statistic was 1.5. The p-value was 0.067. The significance level was 0.05.)*



COUPLES DE SERRAGE

MOTEUR

APPLICATION	FILETAGE	N.m.	Kgm	LB/FT
Ecrou de fixation cylindre	M8x1,25	19,6-21,6	2-2,2	14,4-15,8
Ecrou de fixation tête	M8x1,25	19,6-21,6	2-2,2	14,4-15,8
Vis de fixation soupape d'aspiration	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Ecrou de fixation pignon renvoi	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Ecrou de fixation pignon transmission primaire	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Vis de fixation pignon	M8x1,25	21,5-23,5	2,2-2,4	15,9-17,3
Ecrou de fixation poulie	M5x0,8	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Vis de jonction demi-coulers	M6x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Vis de fixation plaquette roulement	M6x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Vis de fixation couvercle creux	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Vis de fixation pompe à huile	M5x0,8	2,45-3,43	0,25-0,35	1,8-2,5
Vis de fixation broche	M6x1	8,8-10,7	0,9-1,1	6,5-8
Vis de fixation bloqué du stator	M5x0,8	2,6-3,1	0,27-0,32	1,9-2,3
Ecrou de fixation rotor	M12x1,25	75,5-81,4	7,7-8,3	55,7-60
Bras de allumage	M14x1,25	20-30	2-3	15-22
Vis de fixation démarreur	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Vis de fixation entretoise démarreur	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Vis de fixation disque à arrêt ressorts de l'embrayage	M5x0,8	3,4-3,9	0,55-0,6	2,9-4,3
Ecrou de fixation moyeu de l'embrayage	M14x1	27,4-31,4	2,8-3,2	20-23
NOTE - Sinon différemment spécifié,	M5x0,8	4,9-6,86	0,5-0,7	3,6-5,04
couples de serrage standard	M6x1	8,82-9,61	11,2-11	8,48-7,2
pour les filetages suivants:	M8x1,25	21,56-23,52	2,2-2,4	15,86-17,30



MOTOR

ANWENDUNG	GEWINDE	N.m.	Kgm	LB/FT
Zylinderfestigungsmutter	M5x1,25	19,6-21,6	2-2,2	14,4-15,8
Festigungsmutter des Zylinderkopfes	M6x1,25	19,6-21,6	2-2,2	14,4-15,8
Festeisenschraube Einlassventil	M6x1	6,8-7,8	0,7+0,8	5-5,8
Festigungsmutter Einzel-Gegenwelle	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Kettefestigungsmutter des Primärtriebels	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Festeisenschraube Ritzel	M6x1,25	21,6-23,5	2,2+2,4	15,9-17,3
Festigungsmutter Führungsrolle	M5x0,8	6,8-7,8	0,7-0,8	5,1-5,8
Verbindungschraube der Getriegehölle	M6x1	7,8-8,8	0,8+0,9	5,8-6,5
Feststellschraube Plättchen-Lager	M6x1	7,8-8,8	0,8+0,9	5,8-6,5
Feststellschraube R. Decke	M6x1	6,8-7,8	0,7+0,8	5-5,8
Feststellschraube Gelpumpe	M5x0,8	2,45-3,43	0,25-0,35	1,6-2,5
Feststellschraube Zündpumpe	M6x1	8,8-10,7	0,9-1,1	6,5-8
Feststellschraube Statorplatte	M5x0,8	2,6-3,1	0,27+0,37	1,9-2,3
Festigungsmutter Schwungradlager	M12x1,25	75,5-81,4	7,7-8,3	55,7-60
— Pleiße	M16x1,25	20-30	2-3	15-22
Feststellschraube Antriebmotor	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Feststellschraube Distanzstück Antriebmotor	M6x1	6,8-7,8	0,7+0,8	5-5,8
Feststellschraube Rückhalschraube Kupplungssteuer	M5x0,8	5,4-5,9	0,55-0,6	3,9-4,5
Festigungsmutter Nabe Kupplung	M14x1	27,4-31,4	2,8-3,2	20-23
MERKUNG - Wann nicht anders angegeben gelten für die Standard-Befestigungspaar die folgenden Gewinde:	M5x0,8	4,9-6,85	0,5-0,7	3,6-5,04
	M6x1	11,82-9,81	0,9-1	6,48-7,2
	M6x1,25	21,56-23,52	2,2-2,4	15,86-17,30



[illegible]



ANWENDUNG	GEWINDE	N.m.	Kgm	LB/FT
Einbauschraube in Holz	3,5x1,5	25-33,5	3-4,5	36-39,5
Belagsungeschraub in Holzwechsel	1,5x1,25	20-27,5	3-3,5	27-30,5
Einbauschraube in gepulvertem Feinsplint	1,5x1,25	25-33,5	3-4,5	32-41,5
Leiste an Wand befestigen	3x1	12-17	1-1,5	13-18,5
Leiste an Wand montieren	3x3x1,5	20-27,5/33,5	3-4,5	22-30,5/36
Einbauschraube in Holzbohle	3x20x1,5	11,5-17,5	1-1,5	13-19,5
Belagsungeschraube in Massivholz oder Platte	3x25x1,5	15-22,5/33,5	1-1,5	16-30,5
Elemente in Wand/Splint befestigen	3/6x	1,5-2,5/3,5	0,1-0,3	1,5-3,5
Belagsungeschraube in Wand/Splint/Fußboden	3/6x	1,5-2,5/3,5	0,1-0,3	1,5-3,5
Leiste an Wand montieren	3/6x	1,5-2,5/3,5	0,1-0,3	1,5-3,5
Handgriffschraube des Beschloßsystems Anker	3/6x7	7-8,5/7,8	0,5-0,6	5,5-6,7
Elemente in Wand montieren	3/6x1,5	2,5-3,5/4,5	0,1-0,3	3,5-4,5
Elemente in Wand montieren	3/6x1,5	3,5-4,5/5,5	0,1-0,3	4,5-5,5
Verankerung Belagsungeschraube	3/6x	3,5-4,5/5,5	0,1-0,3	4,5-5,5
Handschloßer	3/6x	3,5-4,5/5,5	0,1-0,3	4,5-5,5



Alle Angaben sind Richtwerte. Der Hersteller Ankerbrennen ist nicht haftbar für Schäden an Mensch oder Eigentum.

Alle Angaben sind Richtwerte. Der Hersteller Ankerbrennen ist nicht haftbar für Schäden an Mensch oder Eigentum. Die Angaben sind Richtwerte. Der Hersteller Ankerbrennen ist nicht haftbar für Schäden an Mensch oder Eigentum. Die Angaben sind Richtwerte. Der Hersteller Ankerbrennen ist nicht haftbar für Schäden an Mensch oder Eigentum.

Alle Angaben sind Richtwerte. Der Hersteller Ankerbrennen ist nicht haftbar für Schäden an Mensch oder Eigentum. Die Angaben sind Richtwerte. Der Hersteller Ankerbrennen ist nicht haftbar für Schäden an Mensch oder Eigentum.

Alle Angaben sind Richtwerte. Der Hersteller Ankerbrennen ist nicht haftbar für Schäden an Mensch oder Eigentum.





PARES DE TORSIÓN

MOTOR

APLICACION	FILETEADO	N.m.	Kgm	LB/FT
Tuerca cilindro	M8x1,25	19,6-21,6	2-2,2	14,4-15,8
Tuerca colato	M8x1,25	19,6-21,6	2-2,2	14,4-15,8
Tornillo válvula de aspiración	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Tuerca piñón contrapiñón	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Tuerca piñón transmisión primaria	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Tornillo piñón	M8x1,25	21,6-23,5	2,2-2,4	15,9-17,3
Tuerca polea	M5x0,8	6,8-7,8	0,7-0,8	5,1-5,8
Tornillo unión semi-carter	M6x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Tornillo placa de metal	M6x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Tornillo tapa derecho	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Tornillo bomba de aceite	M5x0,8	2,45-3,43	0,25-0,35	1,8-2,3
Tornillo balanza	M6x1	8,8-10,7	0,9-1,1	6,5-8
Tornillo placa estato	M5x0,8	2,6-3,1	0,27-0,32	1,9-2,3
Tuerca rotor	M12x1,25	75,5-81,4	7,7-8,3	55,7-60
Buía de encendido	M14x1,25	20-30	2-3	15-22
Tornillo motor de arranque	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Tornillo separador motor de arranque	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Tornillo disco resaca fijación	M5x0,8	5,4-5,9	0,55-0,6	3,9-4,3
Tuerca cupo embrague	M14x1	27,4-31,4	2,8-3,2	20-23
NOTAS - Donde no diversamente indicado pares de torsión standard para la siguiente fileteados:	M5x0,8	4,9-6,86	0,5-0,7	3,6-5,04
	M6x1	8,92-9,81	0,9-1	6,48-7,2
	M8x1,25	21,56-23,57	2,2-2,4	15,86-17,30