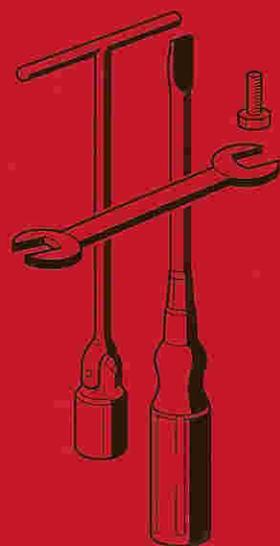




V10 CENTAURO

DAYTONA *RS*

1100 SPORT



**MANUALE DI OFFICINA
MANUEL D'ENTRETIEN ET DE
REPARATION
MANUAL OFICINA**

PREMESSA

Scopo del presente manuale è di fornire le istruzioni occorrenti per effettuare razionalmente le revisioni e le riparazioni. I dati citati hanno lo scopo di formare una conoscenza d'indole generale sui principali controlli da effettuare durante la revisione dei vari gruppi.

A tale scopo il manuale è stato corredato di illustrazioni, disegni e schemi, occorrenti per poter eseguire le operazioni di smontaggio, controllo e montaggio.

Il manuale deve essere altresì una guida per chi desidera conoscere i particolari costruttivi del tipo in esame: la conoscenza di tali particolari, nel personale addetto alle riparazioni, è fattore essenziale per una buona esecuzione del lavoro.

INTRODUCTION

Le but de ce manuel est de donner les instructions nécessaires pour une bonne et rationnelle révision et réparation de la moto.

Toutes données en ce manuel serviront pour une bonne connaissance générale sur les principaux contrôles à effectuer lorsqu'on révisonne les différents groupes composantes.

Afin de suivre facilement les opérations de démontage, contrôle et remontage, ce manuel est illustré de photos, dessins et schémas.

Il sert aussi de guide pour tous ceux que désirent connaître les détails constructives de ce type de moto.

Cette connaissance est un facteur essentiel pour la bonne exécution du travail par les personnes chargées aux réparations.

PREMISA

Objeto del presente manual es proporcionar las instrucciones necesarias para efectuar racionalmente las revisiones y reparaciones. Los datos citados tienen por objeto entregar una información de carácter general sobre los principales controles a efectuar durante la revisión de los diversos grupos.

Para este fin el manual contiene ilustraciones, dibujos y esquemas adecuados para poder efectuar las operaciones de desmontaje, control y montaje.

El manual también debe ser una guía para quien desea conocer los componentes del modelo que se examina: el conocimiento de dichos componentes de parte del personal encargado de efectuar las reparaciones es de fundamental importancia para una buena ejecución del trabajo.

IMPORTANTE

Allo scopo di rendere la lettura di immediata comprensione i paragrafi sono stati contraddistinti da illustrazioni schematiche che evidenziano l'argomento trattato.

In questo manuale sono state riportate note informative con significati particolari.



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

IMPORTANT

Pour que la lecture soit immédiatement compréhensible, les paragraphes ont été marqués par des illustrations schématiques qui mettent en évidence le sujet décrit. Dans ce manuel, il y a des notes d'information avec des significations particulières.



Normes de prévention contre les accidents pour l'opérateur et pour ceux qui travaillent à proximité.



Possibilité d'endommager le véhicule et/ou ses organes.



Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

IMPORTANTE

A fin de permitir una lectura de inmediata y fácil comprensión, los apartados comprenden ilustraciones esquemáticas relativas a cada tema específico.

En este manual han sido incluidas notas informativas con indicaciones particulares.



Normas contra accidentes para el operador y para quien opera en las proximidades.



Existe la posibilidad de ausar daños al vehículo y/o a sus componentes.



Mayores informaciones relativas a la operación en curso de ejecución.

NOTA La "destra" o la "sinistra" è riferita ai comandi visti dalla posizione di guida.

NOTE Les positions "droite" et "gauche" sont celles du conducteur en selle.

NOTA La "derecha" y la "izquierda" se refieren a los mandos vistos desde la posición de conducción.

DAYTONA RS



SPORT 1100



V10 CENTAURO



INDICE

Pag.

1	DATI DI IDENTIFICAZIONE	6
1.1	Ricambi	6
2	CARATTERISTICHE GENERALI	7
3	APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI	11
3.1	Quadro di controllo	11
3.2	Interruttori comando luci	12
3.2.1	Commutatore luci emergenza (DAYTONA RS / SPORT 1100 I)	12
3.3	Pulsante per avvisatore acustico, passing e interruttore comando lampeggiatori	12
3.4	Leva comando «Choke»	12
3.5	Leva comando frizione	13
3.6	Pulsante avviamento ed interruttore di fermo motore	13
3.7	Manopola comando gas	13
3.8	Leva comando freno anteriore	13
3.9	Pedale comando freno posteriore	13
3.10	Pedale comando cambio	13
3.11	Tappo serbatoio carburante	14
3.12	Rubinetto carburante (DAYTONA RS / SPORT 1100 I)	14
3.13	Rubinetto elettrico carburante (V10 CENTAURO)	14
3.14	Morsettiera porta fusibili	15
3.15	Ammortizzatore di sterzo	15
3.16	Vano per documenti e attrezzi	16
3.17	Dispositivo portacasco	16
3.18	Braccio laterale sostegno motociclo	16
3.18.1	Braccio laterale sostegno motociclo con interruttore di sicurezza	17
3.19	Rimozione sella pilota (DAYTONA RS / SPORT 1100 I)	17
3.20	Rimozione sella pilota (V10 CENTAURO)	17
3.21	Cinghia tenuta passeggero (V10 CENTAURO)	18
4	LUBRIFICAZIONI	19
4.1	Lubrificazione del motore	19
4.2	Sostituzione filtro a cartuccia e pulitura filtro a retina	19
4.3	Lubrificazione del cambio	20
4.4	Lubrificazione scatola trasmissione posteriore	20
4.5	Lubrificazione albero di trasmissione	21
4.6	Cambio olio forcella anteriore	21
4.7	Lubrificazioni varie	21
5	MANUTENZIONI E REGOLAZIONI	22
5.1	Regolazione leva frizione	22
5.2	Regolazione leva freno anteriore	22
5.3	Regolazione pedale comando freno posteriore	23
5.4	Regolazione dello sterzo	23
5.5	Regolazione forcella telescopica regolabile	24
5.6	Regolazione sospensione posteriore	24
5.7	Sostituzione filtro aria (DAYTONA RS / SPORT 1100 I)	26
5.7.1	Sostituzione filtro aria (V10 CENTAURO)	27
5.8	Controllo gioco punterie	28
5.8.1	Cinghie dentate (DAYTONA RS / V10 CENTAURO)	28

5.9	Regolazione fascio luminoso del faro anteriore	28
5.10	Norme per la pulizia del parabrezza	29
5.11	Norme per il lavaggio della moto	29

6	PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	30
----------	--	-----------

7	COPPIE DI SERRAGGIO	31
----------	----------------------------------	-----------

7.1	SPORT 1100 I	31
7.2	DAYTONA RS E V10 CENTAURO	32

8	ATTREZZATURA SPECIFICA	34
----------	-------------------------------------	-----------

8.1	Attrezzatura specifica (DAYTONA RS E V10 CENTAURO)	36
-----	--	----

9	SMONTAGGIO DEL GRUPPO PROPULSORE DEL TELAIO	38
----------	--	-----------

9.1	V10 CENTAURO	38
9.2	SPORT 1100 I E DAYTONA RS	40

10	GRUPPO MOTORE (SPORT 1100 I)	42
-----------	---	-----------

10.1	Smontaggio gruppo motore	42
10.1.1	Rimontaggio motore	50
10.1.2	Controllo messa in fase della distribuzione	54
10.2	Controlli	55

11	GRUPPO MOTORE (DAYTONA RS E V10 CENTAURO)	70
-----------	--	-----------

11.1	Smontaggio gruppo motore	70
11.2	Rimontaggio motore	78
11.3	Messa in fase distribuzione	82
11.4	Controlli	87

12	SISTEMA INIEZIONE-ACCENSIONE	102
-----------	---	------------

12.1	Costituzione dell'impianto	102
12.2	Fasi di funzionamento	102
12.3	Circuito carburante	105
12.4	Circuito aria	106
12.5	Circuito elettrico	107
12.6	Norme di taratura per controllo carburazione e regolazione	111
12.7	Funzionamento del TRIMMER regolazione CO su centralina IAW 16M	112
12.8	Regolazione leva starter	113
12.9	Regolazione del regime dello starter	113
12.10	Controllo impianto alimentazione	113
12.11	Funzionamento della CHECK LAMP per la diagnosi dei difetti	114
12.12	Procedimento di resettatura centralina IAW 16M	118
12.13	Candele	118
12.14	Sistema di depurazione e ricircolo dei vapori di benziana	119

13	FRIZIONE	122
-----------	-----------------------	------------

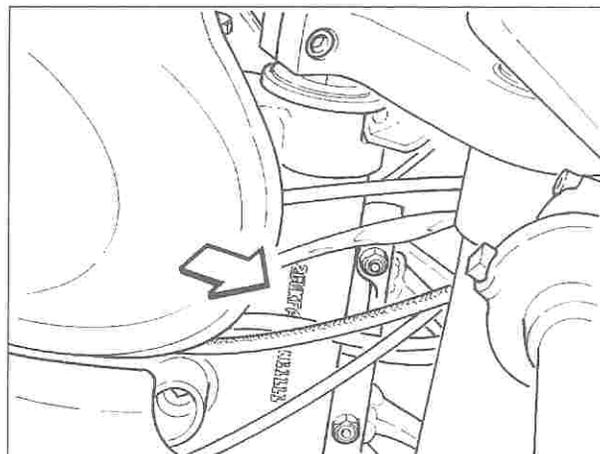
14	CAMBIO	123
14.1	Lubrificazione del cambio	124
14.2	Smontaggio	124
14.3	Rimontaggio	129
15	TRASMISSIONE POSTERIORE	131
15.1	Lubrificazione scatola trasmissione	132
15.2	Smontaggio scatola trasmissione	132
15.3	Rimontaggio	134
15.4	Albero di trasmissione	136
16	TELAIO	137
17	FORCELLA ANTERIORE	142
17.1	Cambio olio forcella	142
17.2	Smontaggio steli forcella	142
17.3	Rimozione del tappo a vite	142
17.4	Scarico dell'olio	144
17.5	Smontaggio della cartuccia	144
17.6	Riempimento dell'olio	145
17.7	Sostituzione paraoli/boccole	146
18	SOSPENSIONE POSTERIORE	150
19	RUOTE	152
19.1	Ruota anteriore	152
19.2	Ruota posteriore	153
19.3	Pneumatici	154
20	IMPIANTO FRENANTE	155
20.1	Controllo usura pastiglie	157
20.2	Controllo livello fluido nei serbatoi-pompe	157
20.3	Controllo dischi freni	158
20.4	Spurgo bolle d'aria dagli impianti frenanti	161
21	IMPIANTO ELETTRICO	163
21.1	Batteria	163
21.2	Alternatore - Regolatore	164
21.3	Motorino avviamento	166
21.4	Impianto illuminazione	167
21.4.1	Sostituzione delle lampade (DAYTONA RS e SPORT 1100 I)	167
21.4.2	Sostituzione delle lampade (V10 CENTAURO)	168
21.5	Legenda schema impianto elettrico (DAYTONA RS e SPORT 1100 I)	170
21.6	Legenda schema impianto elettrico (V10 CENTAURO)	171

1 DATI DI IDENTIFICAZIONE

(Fig. 01-01 / 01-02 / 01-03)

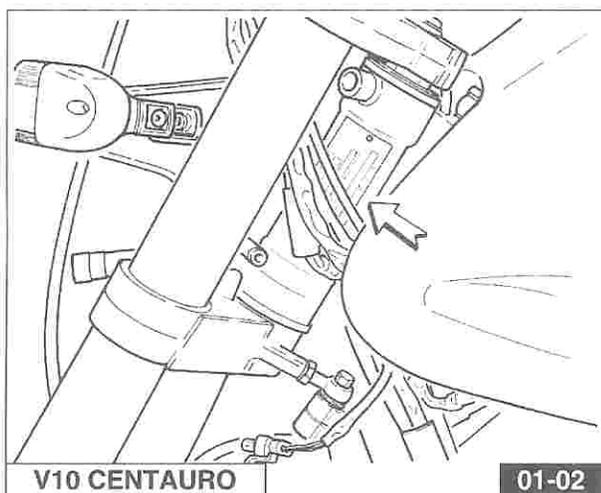
Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pipa del telaio e sul basamento motore.

Il numero impresso sulla pipa del telaio è riportato sul libretto di circolazione e serve agli effetti di legge per l'identificazione del motociclo stesso.



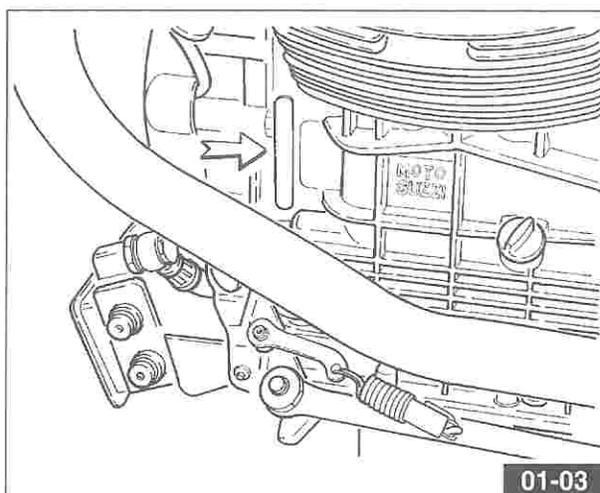
DAYTONA RS / SPORT 1100 I

01-01



V10 CENTAURO

01-02



01-03

1.1 RICAMBI

In caso di sostituzione di particolari, chiedere ed assicurarsi che siano **impiegati esclusivamente «Ricambi Originali Moto Guzzi»**.

L'uso di ricambi non originali annulla il diritto alla garanzia.

2 CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE (SPORT 1100 I)

Bicilindrico a 4 tempi	
Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Alesaggio	mm 92
Corsa	mm 80
Cilindrata totale	cc 1064
Rapporto di compressione	10,5:1
Coppia massima	97 Nm (9,9 Kgm) a 6000 g/m
Potenza massima	66 Kw (90 CV) a 7800 g/m

MOTORE (V10 CENTAURO E DAYTONA RS)

N.B. I dati in parentesi [] sono specifici per il modello DAYTONA RS.

Bicilindrico a 4 tempi	
Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Alesaggio	mm 90
Corsa	mm 78
Cilindrata totale	cc 992
Rapporto di compressione	10,5:1
Coppia massima	88 Nm (9,0 Kgm) a 5800 [7800] g/m
Potenza massima	70 Kw (95 CV) a 8200 g/m - [75 Kw (102 CV) a 8400 g/m]

DISTRIBUZIONE (SPORT 1100 I)

Ad aste e bilancieri e 2 valvole per cilindro. Un albero a camme nel basamento comandato da catena duplex con tendicatena automatico. I dati della distribuzione (riferiti al giuoco di controllo di mm 1,5 tra bilancieri e valvole) sono i seguenti:

Aspirazione:

apre 22° prima del P.M.S.

chiude 54° dopo il P.M.I.

Scarico:

apre 52° prima del P.M.I.

chiude 24° dopo il P.M.S.

Gioco di funzionamento a motore freddo:

valvole aspirazione mm 0,10

valvole scarico mm 0,15

DISTRIBUZIONE (V10 CENTAURO e Mod. DAYTONA RS con specifiche per USA - SVIZZERA e SINGAPORE)

Ad albero a camme in testa e 4 valvole per cilindro. Comando ad ingranaggi a denti diritti in lega leggera e cinghia dentata. I dati della distribuzione (riferiti all'alzata di mm 1 delle punterie) sono i seguenti:

Aspirazione:

apre 22° 30' prima del P.M.S.

chiude 57° 30' dopo il P.M.I.

Scarico:

apre 49° 30' prima del P.M.I.

chiude 12° 30' dopo il P.M.S.

Gioco di funzionamento a motore freddo:

valvole aspirazione mm 0,10

valvole scarico mm 0,15

DISTRIBUZIONE (DAYTONA RS - Escluso Mod. con specifiche per USA - SVIZZERA e SINGAPORE)

Ad albero a camme in testa e 4 valvole per cilindro. Comando ad ingranaggi a denti diritti in lega leggera e cinghia dentata. I dati della distribuzione (riferiti all'alzata di mm 1 delle punterie) sono i seguenti:

Aspirazione:

apre 22° 30' prima del P.M.S.

chiude 69° 30' dopo il P.M.I.

Scarico:

apre 63° 30' prima del P.M.I.

chiude 28° 30' dopo il P.M.S.

Gioco di funzionamento a motore freddo:

valvole aspirazione mm 0,10

valvole scarico mm 0,15

LUBRIFICAZIONE

N.B. I dati in parentesi [] sono specifici per il modello DAYTONA RS e V10 CENTAURO.

Forzata con pompa ad ingranaggi.

Filtri olio: a rete all'interno della coppa ed a cartuccia sostituibile dall'esterno.

Pressione normale di lubrificazione kg/cm² 3,8÷4,2 [5] (regolata da apposita valvola), valvola termostatica e radiatore di raffreddamento.

Trasmettitore elettrico per segnalazione insufficiente pressione sul basamento.

GENERATORE ALTERNATORE

Montato sulla parte anteriore dell'albero motore (14V - 25A).

ACCENSIONE

Elettronica digitale a scarica induttiva "WEBER MARELLI" con bobine ad alto rendimento.

Candele di accensione:

SPORT 1100 I: NGK BRP 6 ES

DAYTONA RS
V10 CENTAURO } NGK DR 9 EA

AVVIAMENTO

Elettrico mediante motorino avviamento (12V-1,2 kW) munito di innesto a comando elettromagnetico. Corona dentata fissata al volano motore.

Comando a pulsante (START) «» posto sul lato destro del manubrio.

TRASMISSIONI

Frizione

A secco a due dischi condotti. È posta sul volano motore. Comando mediante leva sul manubrio (lato sinistro).

Trasmissione primaria

Ad ingranaggi, rapporto 1:1,3529 (Z=17/23).

Ad ingranaggi, rapporto 1:1,235 (Z=17/21). (Versione SVIZZERA solo per Mod. V10 CENTAURO)

CAMBIO

A cinque marce con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Parastrappi incorporato.

Comando con leva a pedale posta sul lato sinistro del veicolo.



N.B. Sui Mod. SPORT 1100 I e DAYTONA RS fino ai cambi n. CF011499 e n. CL011199, sono stati montati ingranaggi a denti dritti; dai cambi n. CF011500 e n. CL011200 sono stati introdotti ingranaggi a denti elicoidali.

Il Mod. V10 CENTAURO monta esclusivamente un cambio dotato di ingranaggi a denti elicoidali.

Rapporti cambio (DAYTONA RS e SPORT 1100 I):

1^a marcia = 1:1,8125 (Z=16/29)

2^a marcia = 1:1,2500 (Z=20/25)

3^a marcia = 1:1 (Z=23/23)

4^a marcia = 1:0,8333 (Z=24/20)

5^a marcia = 1:0,7308 (Z=26/19)

Rapporti cambio (V10 CENTAURO):

1^a marcia = 1:2 (14/28)

2^a marcia = 1:1,3158 (19/25)

3^a marcia = 1:1 (23/23)

4^a marcia = 1:0,8462 (26/22)

5^a marcia = 1:0,7692 (26/20)

Rapporti cambio (V10 CENTAURO - versione SVIZZERA):

1^a marcia = 1:2 (14/28)

2^a marcia = 1:1,3889 (18/25)

3^a marcia = 1:1,0476 (21/22)

4^a marcia = 1:0,8696 (23/20)

5^a marcia = 1:0,7500 (28/21)

Trasmissione secondaria

Ad albero con giunto cardanico ed ingranaggi.

Rapporto: 1:4,125 (Z=8/33)

Rapporti totali (motore-ruota) (DAYTONA RS e SPORT 1100 I):

1^a marcia = 1:10,1153

2^a marcia = 1:6,9761

3^a marcia = 1:5,5809

4^a marcia = 1:4,6507

5^a marcia = 1:4,0783

Rapporti totali (motore-ruota) (V10 CENTAURO):

1ª marcia = 1:11,1618
2ª marcia = 1:7,3433
3ª marcia = 1:5,5809
4ª marcia = 1:4,7223
5ª marcia = 1:4,2930

Rapporti totali (motore-ruota) (V10 CENTAURO) Versione SVIZZERA

1ª marcia = 1:10,1912
2ª marcia = 1:7,0772
3ª marcia = 1:5,3382
4ª marcia = 1:4,4309
5ª marcia = 1:3,8217

TELAIO

Monotrave a sezione rettangolare in acciaio al NiCrMo.
Basamento motore semiportante.

SOSPENSIONI

Anteriore: forcella telescopica idraulica a steli rovesciati White Power regolabile separatamente in estensione e compressione.

Posteriore: forcellone oscillante a sezione rettangolare in acciaio al NiCrMo. Monoammortizzatore White Power con regolazione separata del precarico molla e della frenatura idraulica in estensione e compressione.

RUOTE

Fuse in lega leggera a 3 razze cave (posteriore con parastrappi incorporato) con cerchi nelle misure:

- anteriore: 3,50x17 MT H2
- posteriore: 4,50x17 MT H2

PNEUMATICI

N.B. I dati in parentesi [] sono specifici per il modello DAYTONA RS e V10 CENTAURO.

- anteriore: 120/70 ZR 17
 - posteriore: 160/70 ZR 17 [160/60 ZR 17]
- Tipo: Tubeless

FRENI

Anteriore: due dischi semi flottanti forati Brembo in acciaio inox per SPORT 1100 I e V10 CENTAURO; [due dischi flottanti forati Brembo tipo Racing per DAYTONA RS] con pinze fisse a 4 pistoncini differenziati. Comando con leva a mano regolabile posta sul lato destro del manubrio;

- Ø disco 320 mm;
- Ø cilindro frenante 34/30 mm;
- Ø pompa 16 mm.

Posteriore: a disco fisso con pinza fissa a doppio cilindro frenante. Comando con leva a pedale posta al centro sul lato destro del veicolo;

- Ø disco 282 mm;
- Ø cilindro frenante 32 mm;
- Ø pompa 11 mm.

INGOMBRI E PESO (SPORT 1100 I E DAYTONA RS)

N.B. I dati in parentesi [] sono specifici per il modello DAYTONA RS.

Passo (a carico) m 1,475
Lunghezza massima m 2,125
Larghezza massima m 0,720
Altezza massima m 1,125
Altezza minima da terra m 0,160 [0,150]
Peso (a secco) kg 221 [223]

INGOMBRI E PESO (V10 CENTAURO)

Passo (a carico) m 1,475
Lunghezza massima m 2,180
Larghezza massima m 0,780
Altezza massima m 1,094
Altezza minima da terra m 0,154
Altezza sella pilota m 0,820
Peso (a secco) kg 232

PRESTAZIONI

Velocità massima con il solo pilota a bordo: 230 km/h per SPORT 1100 I (240 km/h per DAYTONA RS e 218 km/h per V10 CENTAURO).

Consumo carburante: litri 4,5 per 100 km (norme CUNA).

RIFORMIMENTI (DAYTONA RS E SPORT 1100 I)

Parti da rifornire	Litri	Prodotti da impiegare
Serbatoio carburante (riserva lt 3 circa)	circa 19	Benzina super (97 NO-RM/min.) Benzina senza piombo (95 NO-RM/min.)
Coppa motore	circa 3,500	Olio «Agip 4T Super Racing SAE 20W50»
Scatola cambio	0,750	Olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90»
Scatola trasmissione (lubrificazione coppia conica)	0,250 di cui 0,230 0,020	Olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90» Olio «Agip Rocol ASO/R» o «Molykote tipo A»
Forcella telescopica (per gamba)	circa 0,400	Olio per cartucce «WP suspension-REZ 71 (SAE 5)»
Impianto frenante anteriore e posteriore	—	Fluido «Agip Brake Fluid - DOT 4»

RIFORMIMENTI (V10 CENTAURO)

Parti da rifornire	Litri	Prodotti da impiegare
Serbatoio carburante (riserva lt 5 circa)	circa 18	Benzina super (97 NO-RM/min.) Benzina senza piombo (95 NO-RM/min.)
Coppa motore	circa 3,500	Olio «Agip 4T Super Racing SAE 20W50»
Scatola cambio	0,750	Olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90»
Scatola trasmissione (lubrificazione coppia conica)	0,250 di cui 0,230 0,020	Olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90» Olio «Agip Rocol ASO/R» o «Molykote tipo A»
Forcella telescopica (per gamba)	circa 0,400	Olio per cartucce «WP suspension-REZ 71 (SAE 5)»
Impianto frenante anteriore e posteriore	—	Fluido «Agip Brake Fluid - DOT 4»

3 APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI

3.1 QUADRO DI CONTROLLO (Fig. 03-01)

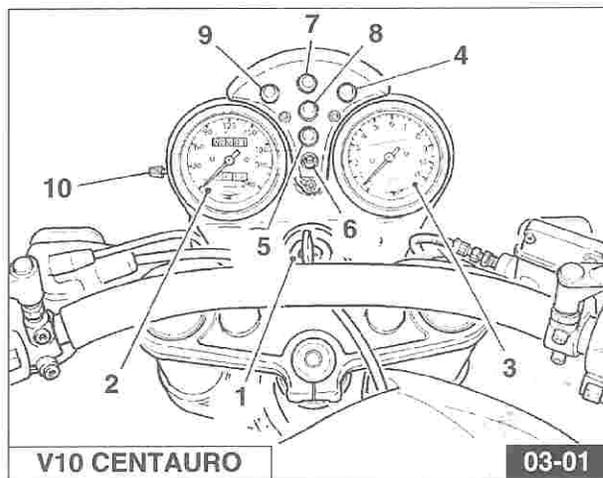
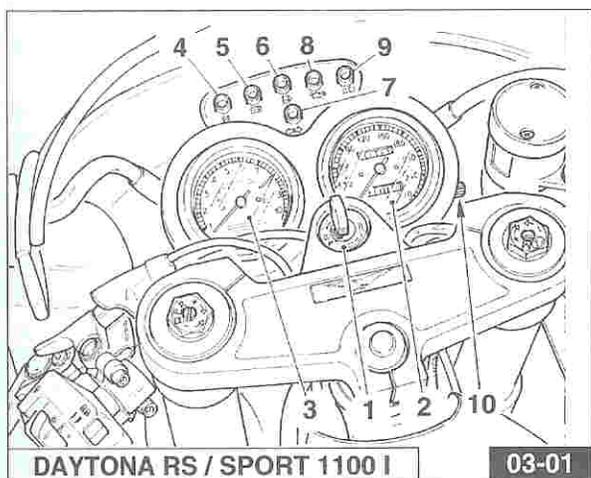
1 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori e bloccasterzo.

Posizione OFF «» veicolo fermo. Chiave estraibile (nessun contatto);

Posizione ON «» veicolo pronto per l'avviamento. Tutti gli utilizzatori sono inseriti. Chiave non estraibile;

Posizione LOCK «» sterzo bloccato. Motore spento, nessun contatto, chiave estraibile.

Posizione P «» sterzo bloccato. Motore spento; con l'interruttore «**A**» di Fig. 03-01 in posizione «» si ha la luce di parcheggio. Chiave estraibile.



Per azionare il dispositivo bloccasterzo operare come segue:

■ Ruotare il manubrio verso sinistra.

■ Premere la chiave verso il basso e rilasciarla, quindi ruotarla in senso antiorario sino alla posizione LOCK «» o P «».

● **ATTENZIONE:** non girare la chiave in posizione LOCK «» o P «» durante la marcia.

2 Tachimetro contachilometri.

3 Contagiri.

4 Spia (luce verde) «Neutral». Si accende con il cambio in folle.

5 Spia (luce rossa) erogazione corrente del generatore. Si deve spegnere appena il motore ha raggiunto un certo numero di giri.

6 Spia (luce arancio) riserva carburante.

7 Spia (luce verde) indicatori di direzione.

8 Spia (luce rossa) pressione olio. Si spegne quando la pressione è sufficiente ad assicurare la lubrificazione del motore.

9 Spia (luce bleu) luce abbagliante.

10 Azzeratore per contachilometri parziale.

3.2 INTERRUPTORI COMANDO LUCI (Fig. 03-02 / 03-03)

Sono montati sui lati del manubrio.

Interruttore «A»

- Posizione «●» luci spente.
- Posizione «☉» luci di parcheggio.
- Posizione «☼» accensione lampada biluce.

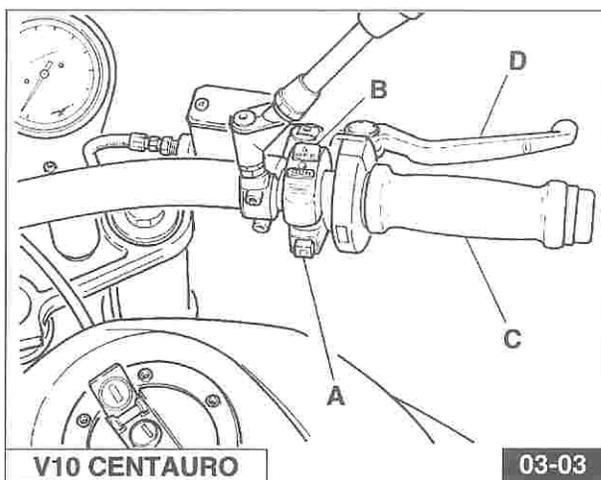
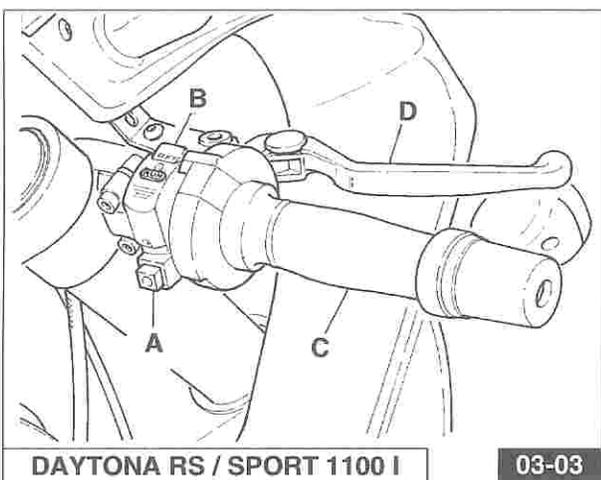
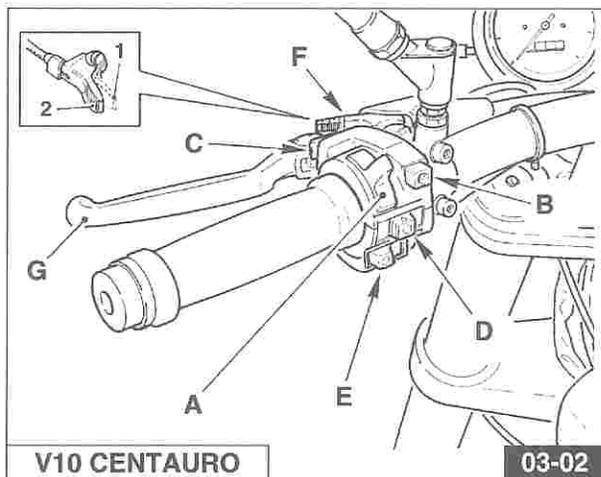
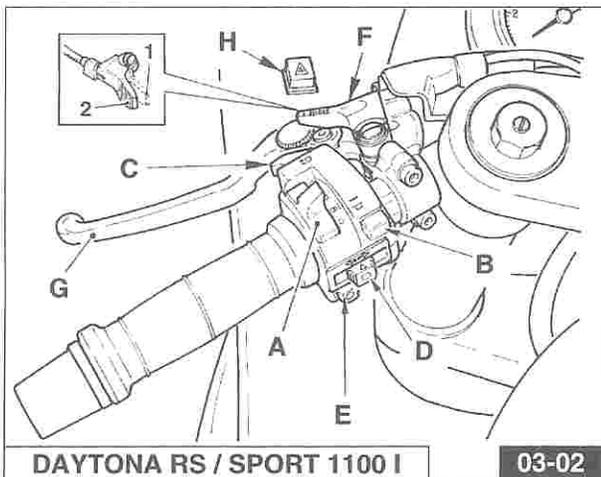
Interruttore «B»

Con l'interruttore «A» in posizione «☼».

- Posizione «☽» luce anabbagliante.
- Posizione «☿» luce abbagliante.

3.2.1 COMMUTATORE LUCI EMERGENZA («H» DI FIG. 03-02) (DAYTONA RS / SPORT 1100 I)

È montato sul lato sinistro della carenatura; comanda l'azionamento simultaneo dei lampeggiatori.



3.3 PULSANTE PER AVVISATORE ACUSTICO, PASSING E INTERRUPTORE COMANDO LAMPEGGIATORI (Fig. 03-02)

Sono montati sul lato sinistro del manubrio:

Pulsante «E» «☼» comando avvisatore acustico.

Pulsante «C» «☽» comando luce a sprazzo.

Pulsante «D» (turn).

- Posizione «☼» comando lampeggiatori destri.
- Posizione «☽» comando lampeggiatori sinistri.
- Premere l'interruttore per disinserire i lampeggiatori.

3.4 LEVA COMANDO «CHOKE» («F» di Fig.03-02)

La leva comando dispositivo di avviamento a motore freddo (CHOKE) è situata sul lato sinistro del manubrio:

- «1» posizione di avviamento.
- «2» posizione di marcia.

3.5 LEVA COMANDO FRIZIONE («G» di Fig. 03-02)

E' situata sul lato sinistro del manubrio; va azionata solo alla partenza e durante l'uso del cambio.

3.6 PULSANTE AVVIAMENTO ED INTERRUOTTORE DI FERMO MOTORE (Fig. 03-03)

Sono montati sul lato destro del manubrio.

Con chiave «1» di Fig. 03-01 in posizione «ON» « Ⓞ », il veicolo è pronto per l'avviamento.

Per avviare il motore operare come segue:

- accertarsi che l'interruttore «B» sia in posizione (run);
- tirare a fondo la leva della frizione;
- se il motore è freddo portare la levetta «F» «CHOKE» in posizione di avviamento «1» vedi Fig. 03-02.
- premere il pulsante di avviamento «A» « Ⓢ » (start).

Per fermare il motore in caso di emergenza, occorre:

- spostare l'interruttore «B» in posizione (off).

Fermato il motore, ruotare la chiave del commutatore di Fig. 03-01 in posizione «OFF» « Ⓢ » ed estrarre la chiave dal commutatore.

 **NOTA:** Ricordarsi sempre di rimettere l'interruttore «B» in posizione (RUN) prima dell'avviamento.

3.7 MANOPOLA COMANDO GAS («C» di Fig. 03-03)

La manopola comando gas è situata sul lato destro del manubrio; ruotandola verso il pilota apre il gas; ruotandola in senso inverso lo chiude.

3.8 LEVA COMANDO FRENO ANTERIORE («D» di Fig. 03-03)

E' situata sul lato destro del manubrio; comanda la pompa del freno idraulico anteriore.

3.9 PEDALE COMANDO FRENO POSTERIORE («A» di Fig. 03-04)

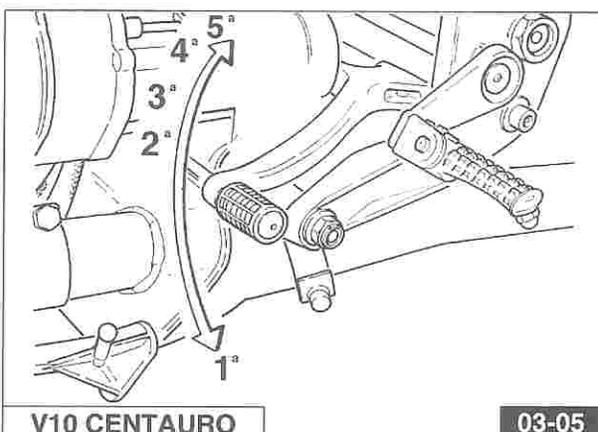
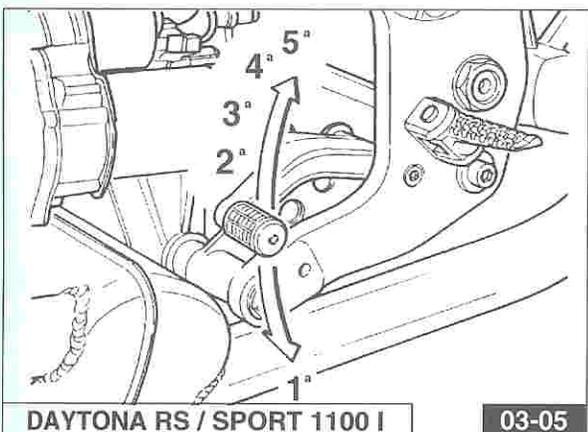
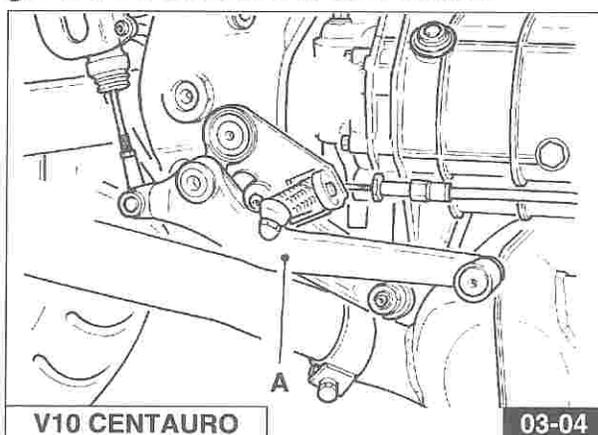
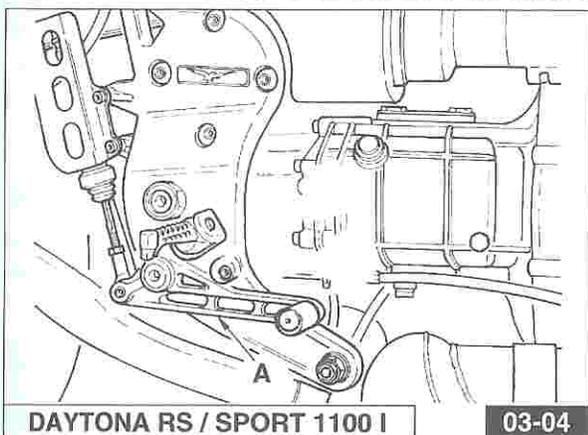
Si trova al centro sul lato destro del veicolo ed è collegato a mezzo tirante al gruppo pompa.

3.10 PEDALE COMANDO CAMBIO (Fig. 03-05)

Si trova al centro sul lato sinistro del motociclo; posizione marce:

- 1^a marcia leva verso terra;
- 2^a-3^a-4^a-5^a marcia, leva verso l'alto;
- folle, tra la 1^a e la 2^a marcia.

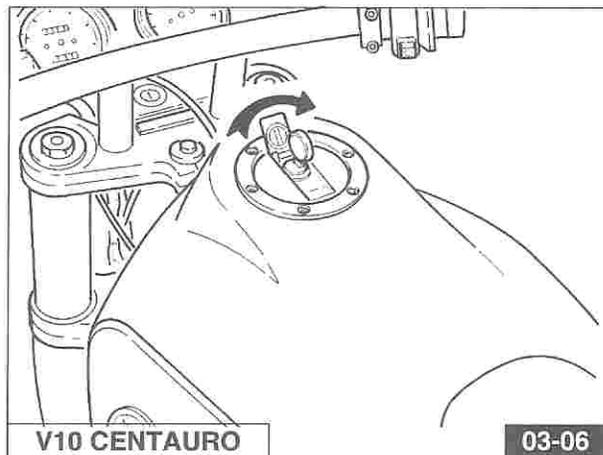
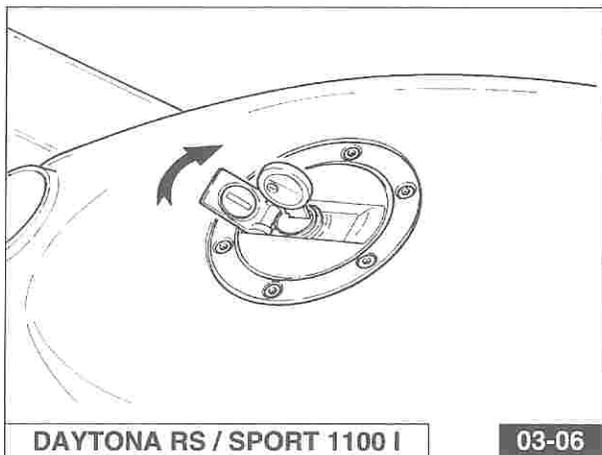
 **NOTA:** Prima di azionare la leva del cambio, bisogna tirare a fondo la leva della frizione.



3.11 TAPPO SERBATOIO CARBURANTE (Fig. 03-06)

Per aprire il tappo del serbatoio carburante, ruotare la chiave in senso orario.

 **N.B.:** Eventuali fuoriuscite di carburante all'atto del rifornimento, dovranno essere immediatamente eliminate per evitare danni permanenti alla vernice del serbatoio.

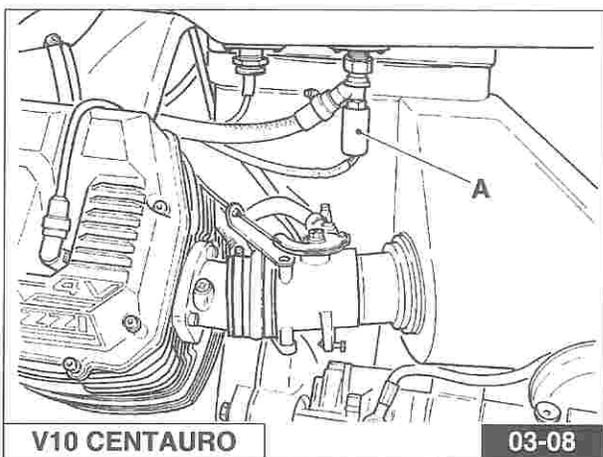
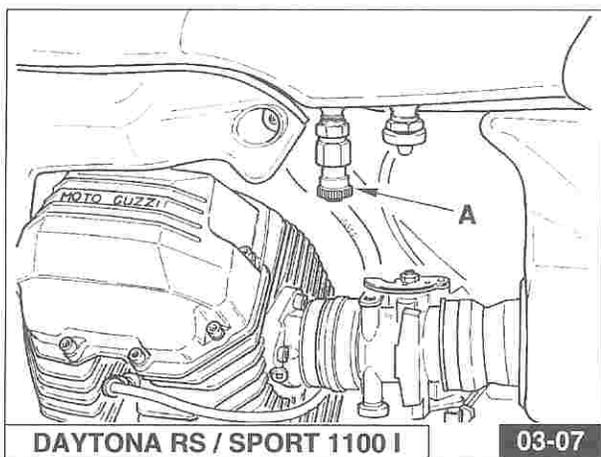


3.12 RUBINETTO CARBURANTE (DAYTONA RS / SPORT 1100 I) (Fig. 03-07)

Il motociclo è equipaggiato con una elettropompa che regola l'afflusso del carburante dal serbatoio al motore. Nel caso fosse necessario smontare il serbatoio carburante, prima di scollegare le tubazioni occorre serrare a fondo il rubinetto «A» che si trova sotto il serbatoio nella parte posteriore sinistra. Ogni 10000 km circa, occorre effettuare la pulizia del filtro a rete sul rubinetto.

3.13 RUBINETTO ELETTRICO CARBURANTE (V10 CENTAURO) (Fig. 03-08)

Il motociclo è equipaggiato con un rubinetto elettrico «A» montato sul lato sinistro sotto al serbatoio, che opera automaticamente, interrompendo il flusso del carburante al gruppo farfallato quando il motore non è in moto. Entra in azione quando la chiave del commutatore «1» di Fig. 03-01 è in posizione ON «». In caso di inefficienza del rubinetto, verificare innanzitutto lo stato del fusibile «3» di Fig. 03-09. Ogni 10000 km circa, occorre effettuare la pulizia del filtro a rete sul rubinetto.



3.14 MORSETTIERA PORTA FUSIBILI («A» di fig. 03-09)

Si trova nella parte posteriore sul lato destro del motociclo; per accedervi occorre togliere la sella del passeggero (vedi Cap. 3.20).

Nel Mod. V10 CENTAURO la morsetteria si trova nella parte posteriore sul lato sinistro del motociclo; per accedervi occorre togliere la sella.

Sulla scatola sono montati n.6 fusibili da «15 A»; la decalco sul coperchio indica le funzioni di ognuno.

Prima di sostituire il fusibile o i fusibili occorre eliminare il guasto che ne ha determinato la fusione.

Fusibile «1»: pompa carburante, bobine, elettroiniettori.

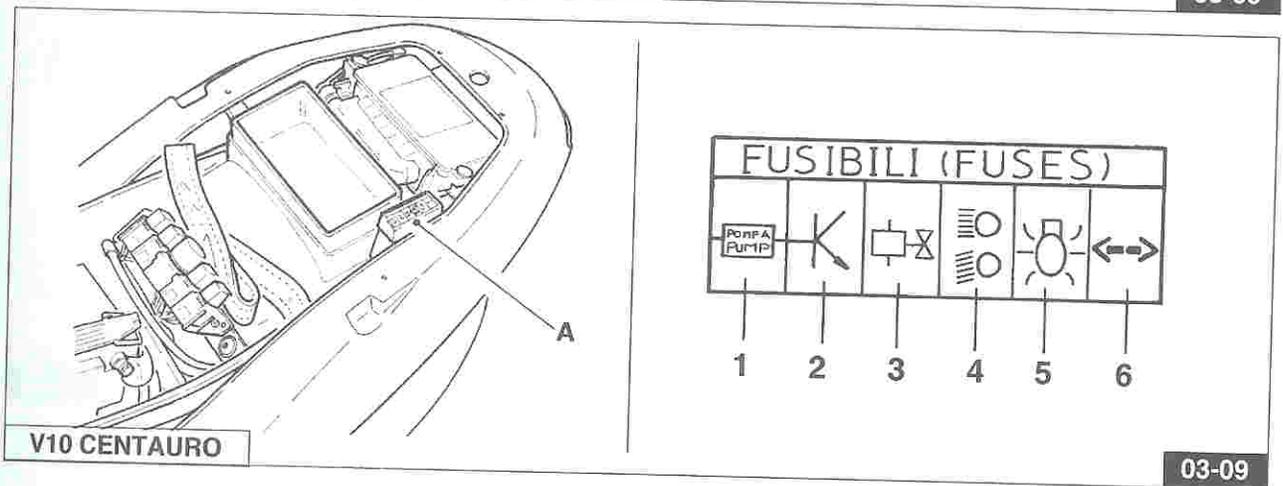
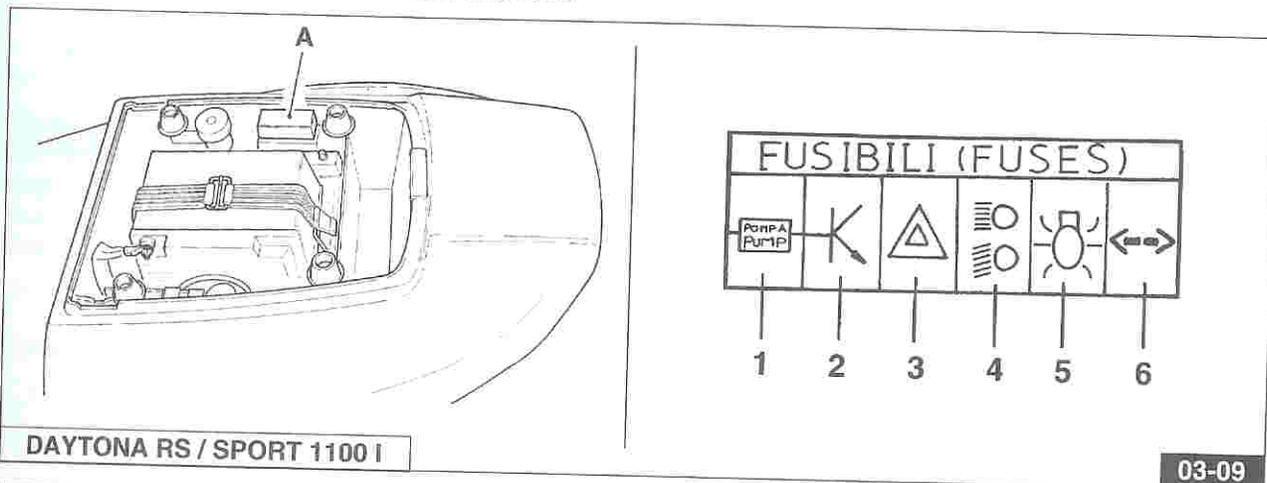
Fusibile «2»: centralina elettronica.

Fusibile «3»: lampeggiatori di emergenza [rubinetto elettrico nel Mod. V10 CENTAURO].

Fusibile «4»: luce abbagliante, anabbagliante, passing, avvisatori acustici, luce stop leva ant., luce stop pedale post., motorino avviamento.

Fusibile «5»: luce posizione, spie cruscotto, illuminazione strumenti.

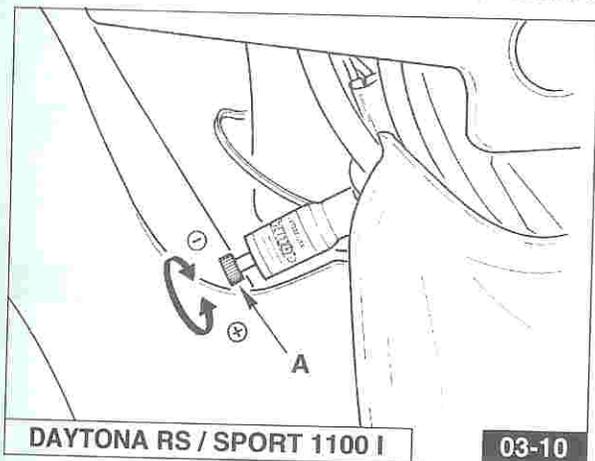
Fusibile «6»: intermittenza indicatori di direzione.



3.15 AMMORTIZZATORE DI STERZO (Fig. 03-10)

È montato nella parte anteriore del motociclo tra il telaio e la base di sterzo.

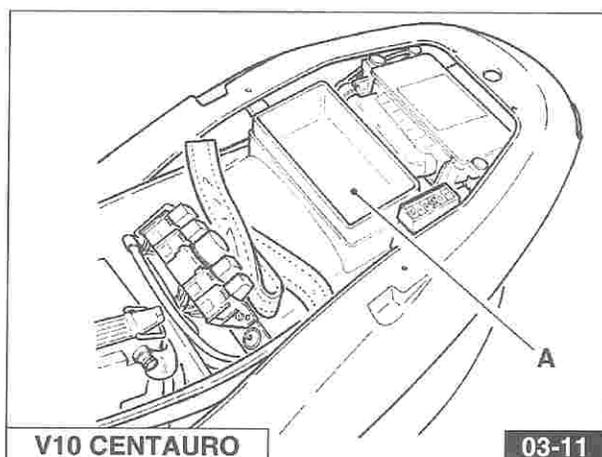
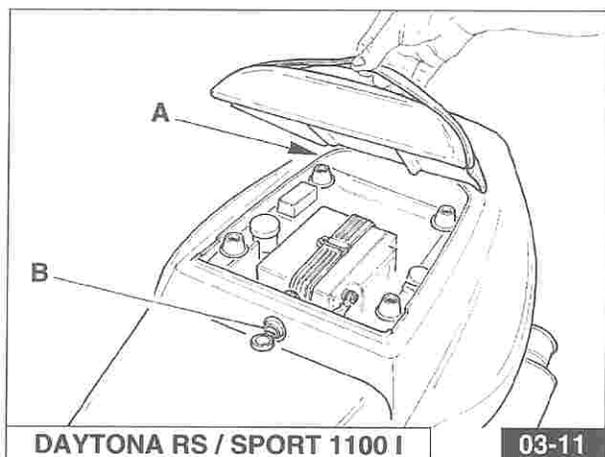
Per aumentare o ridurre l'effetto frenante, occorre avvitare o svitare il pomolo «A».



3.16 VANO PER DOCUMENTI E ATTREZZI («A» di Fig. 03-11)

È situato nella parte posteriore del motociclo; per accedervi occorre togliere la sella del passeggero sbloccando la serratura «B» con la stessa chiave del commutatore di accensione.

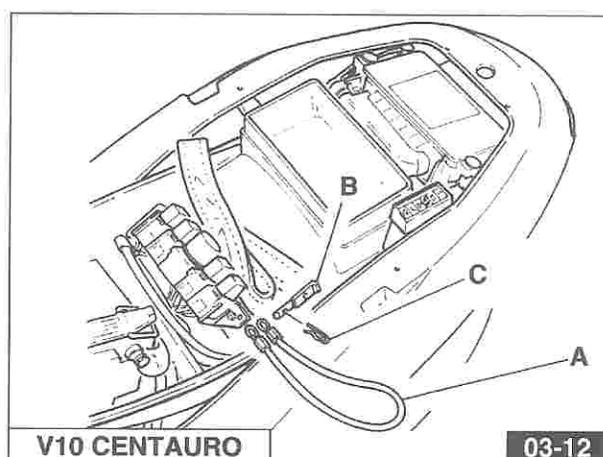
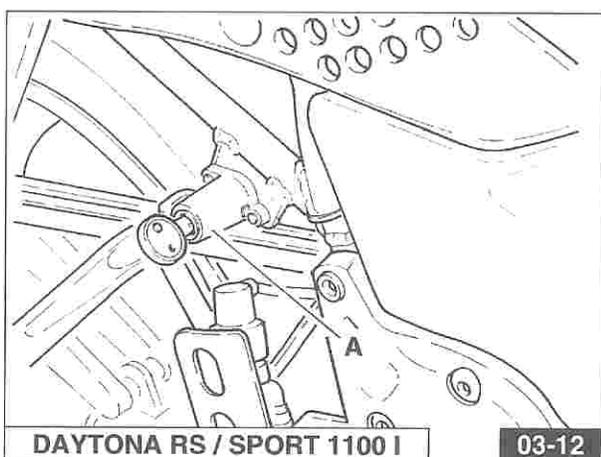
Nel Mod. V10 CENTAURO per accedervi occorre togliere la sella (vedi «Rimozione sella Cap. 3.20)



3.17 DISPOSITIVO PORTACASCO (Fig. 03-12)

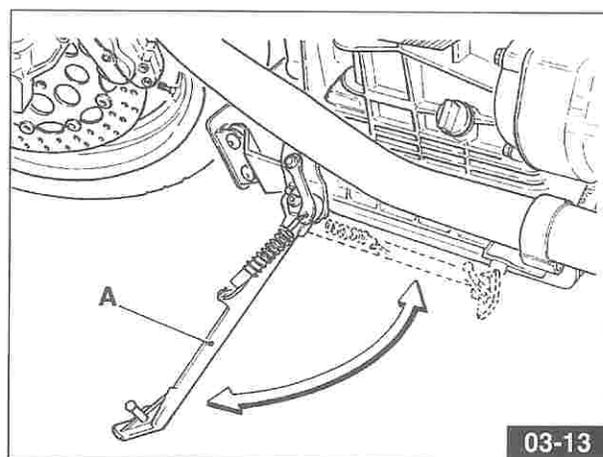
Il casco può essere lasciato sul motociclo usufruendo dell'apposito dispositivo con serratura «A».

⚠ PERICOLO: Non lasciare mai il casco appeso al dispositivo durante la marcia, per evitare eventuali interferenze con parti in movimento.



3.18 BRACCIO LATERALE SOSTEGNO MOTOCICLO («A» di Fig. 03-13) (VALIDO PER TUTTI I MOD. PRODOTTI FINO AL 12/12/1997)

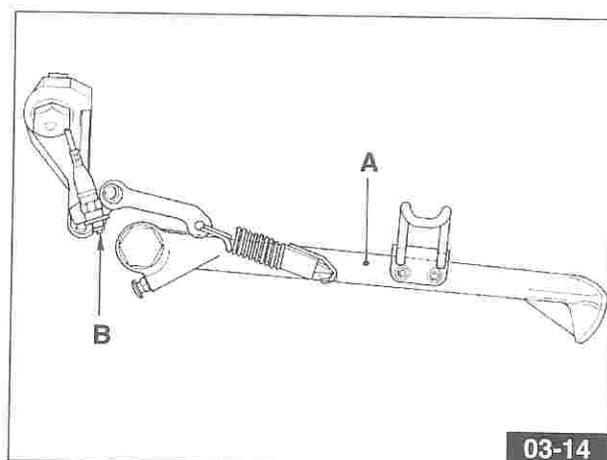
Il motociclo è equipaggiato da un braccio che ha la funzione di sostegno laterale durante il parcheggio; raddrizzando il motoveicolo il braccio laterale rientra automaticamente nella posizione di riposo.



3.18.1 BRACCIO LATERALE SOSTEGNO MOTOCICLO CON INTERRUTTORE DI SICUREZZA (VALIDO PER TUTTI I MOD. PRODOTTI DAL 01/01/1998)

Il motociclo è equipaggiato con un braccio che ha la funzione di sostegno laterale di parcheggio («A» Fig. 03-14).

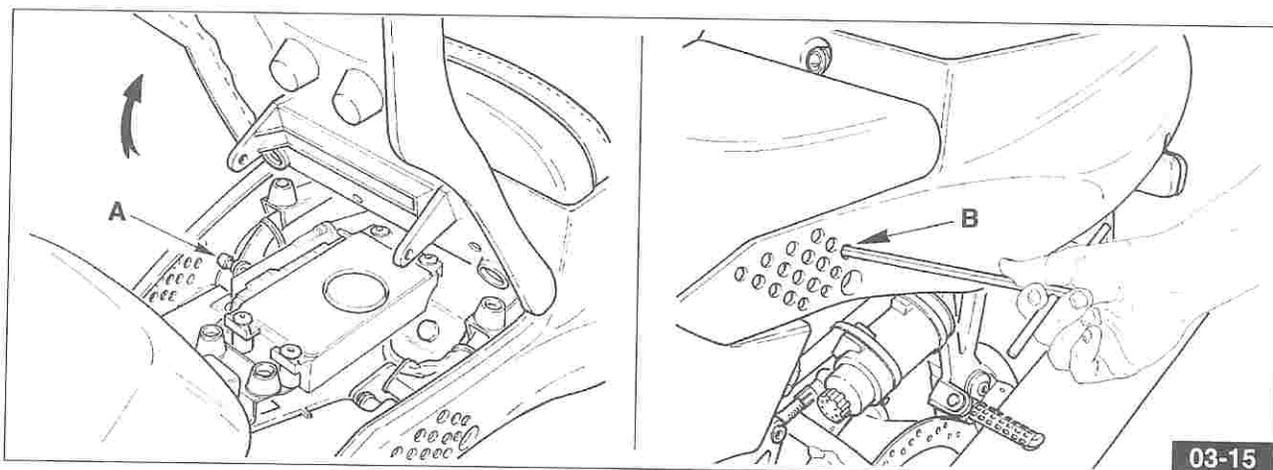
Quando il braccio è in posizione di parcheggio (tutto fuori), il microinterruttore («B» Fig. 03-14) aziona un teleruttore che interrompe l'erogazione di corrente al motorino avviamento; in tali condizioni non è possibile avviare il motore.



3.19 RIMOZIONE SELLA PILOTA (DAYTONA RS E SPORT 1100 I - Fig. 03-15)

Per rimuovere la sella dal telaio occorre, con una chiave a brugola da mm 6, svitare da entrambi i lati le viti-perno «A» raggiungibili dai fori «B» praticati sulla fiancata del codone.

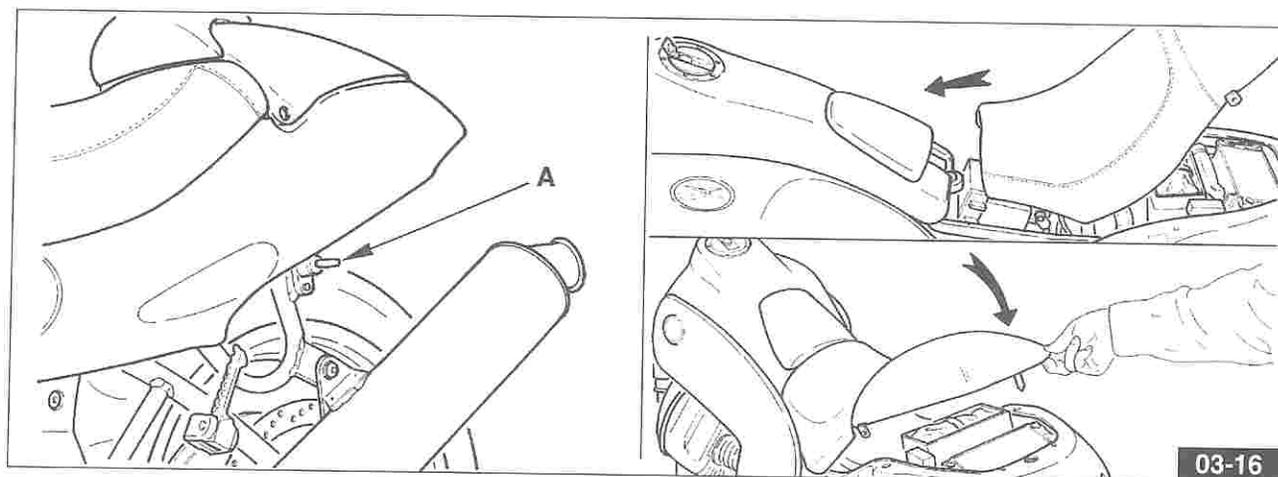
 **N.B.** Non è necessario svitare le viti completamente ma solo di quel tanto che basta per liberare la sella.



3.20 RIMOZIONE SELLA (V10 CENTAURO - Fig. 03-16)

Per rimuovere la sella dal telaio occorre: sbloccare la sella tramite la chiave «A».

Per agganciare la sella, occorre infilarla nella sua sede sul serbatoio carburante e premere su di essa nella zona posteriore.



3.21 CINGHIA TENUTA PASSEGGERO

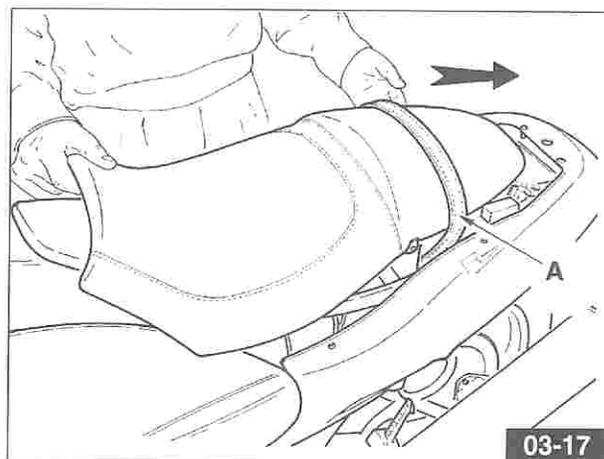
(V10 CENTAURO)

(Fig. 03-17)

Il motociclo e equipaggiato con una cinghia di tenuta per il passeggero posizionata in origine sotto la sella.

Per renderla operativa occorre:

- sganciare la sella dal telaio (vedi Fig. 03-16);
- smontare il cupolino coprisella (se montato);
- sollevare la cinghia e infilarla tra questa e il telaio la sella;
- riagganciare la sella.



4 LUBRIFICAZIONI

4.1 LUBRIFICAZIONE DEL MOTORE (Fig. 04-01)

Controllo livello olio

Ogni 500 km controllare il livello dell'olio nel basamento motore: l'olio deve sfiorare la tacca del massimo segnato sull'astina del tappo «A».

Se l'olio è sotto il livello prestabilito aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

Il controllo va effettuato dopo che il motore ha girato qualche minuto: il tappo «A» con astina di livello deve essere avvitato a fondo.

Cambio dell'olio

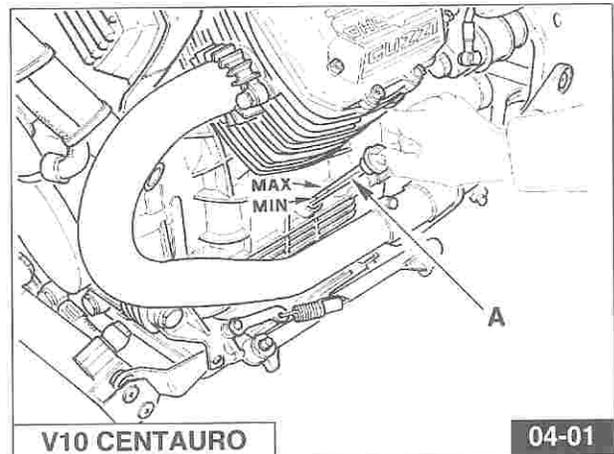
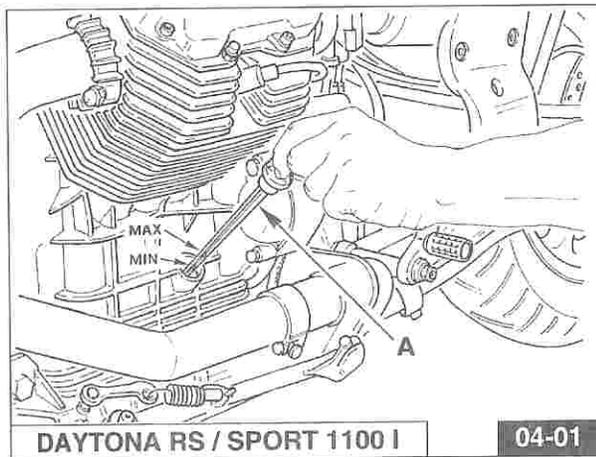
Dopo i primi 500÷1500 km e in seguito ogni 5000 km circa sostituire l'olio. La sostituzione va effettuata a **motore caldo**.

Prima di immettere olio fresco lasciare scolare bene la coppa.

«A» di Fig. 04-01 tappo immissione olio con astina di controllo livello.

«B» di Fig. 04-02 tappo scarico olio.

Quantità occorrente: litri 3,5 circa di olio «Agip 4T Super Racing SAE 20W/50».



4.2 SOSTITUZIONE FILTRO A CARTUCCIA E PULITURA FILTRO A RETINA (Fig. 04-02)

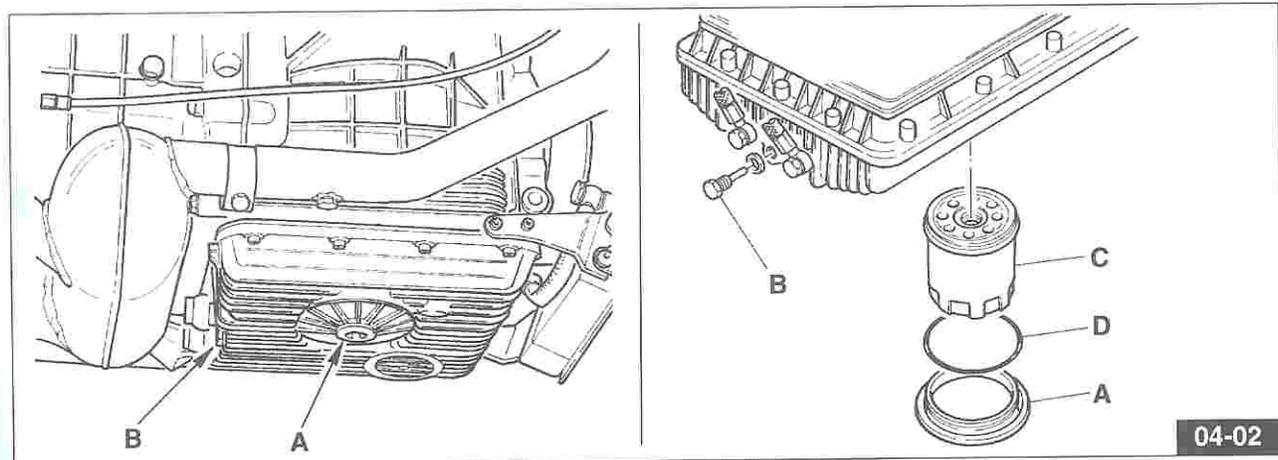
Dopo i primi 500÷1500 km (primo cambio dell'olio) e in seguito ogni 10.000 km (2 cambi d'olio), sostituire la cartuccia filtrante operando come segue:

■ svitare il tappo scarico olio «B» e lasciare scolare per bene l'olio dalla coppa;

■ svitare con l'attrezzo Cod. 01929100 il coperchietto «A»;

■ sempre con lo stesso attrezzo svitare la cartuccia filtrante «C» e sostituirla con una originale.

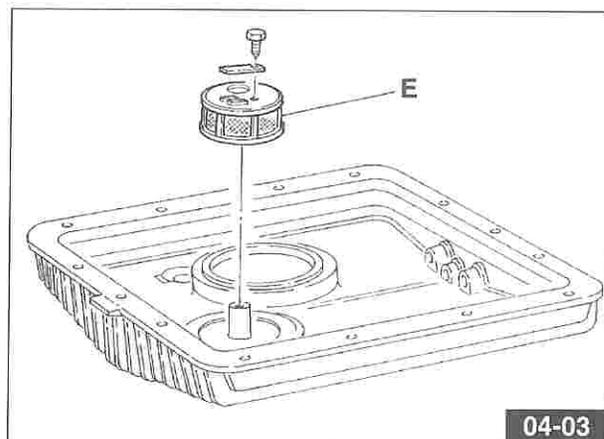
Nel rimontare il coperchietto «A», controllare ed eventualmente sostituire l'anello OR «D» di tenuta posto sullo stesso.



Lavaggio filtro a retina (Fig. 04-03)

È bene, dopo i primi 500÷1500 km (primo cambio dell'olio e della cartuccia filtrante) e in seguito ogni 30.000 km, smontare la coppa olio dal basamento, smontare il filtro a retina «E» e lavare il tutto in un bagno di benzina; soffiare poi il filtro con getto di aria compressa.

Nel rimontare la coppa sul basamento ricordarsi di sostituire la guarnizione tra basamento e coppa.



4.3 LUBRIFICAZIONE DEL CAMBIO

(Fig. 04-04)

Controllo livello olio

Ogni 5000 km, controllare che l'olio sfiori il foro del tappo di livello «B».

Se l'olio è sotto il livello prescritto, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa sostituire l'olio nella scatola cambio. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

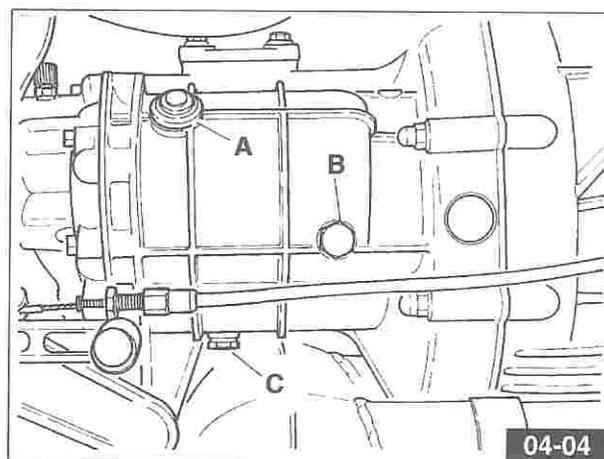
Ricordarsi, prima di immettere olio fresco, di lasciare scolare bene la scatola del cambio.

«A» Tappo di immissione.

«B» Tappo di livello.

«C» Tappo di scarico.

Quantità occorrente: litri 0,750 di olio «Agip Rotra MP SAE 80W/90».



4.4 LUBRIFICAZIONE SCATOLA TRASMISSIONE POSTERIORE (Fig. 04-05)

Controllo livello olio

Ogni 5000 km controllare che l'olio sfiori il foro per tappo di livello «A»; se l'olio è sotto il livello prescritto, aggiungerne della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 10.000 km circa, sostituire l'olio della scatola trasmissione. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

Ricordarsi, prima di immettere olio fresco di lasciare scolare bene la scatola trasmissione.

«A» Tappo di livello.

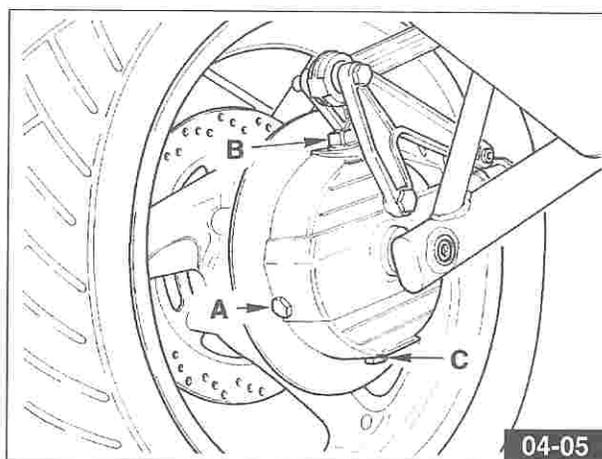
«B» Tappo di immissione.

«C» Tappo di scarico.

Quantità occorrente litri 0,250 di cui:

litri 0,230 di olio «Agip Rotra MP SAE 80W/90»;

litri 0,020 di olio «Agip Rocol ASO/R» oppure «Molykote tipo A».



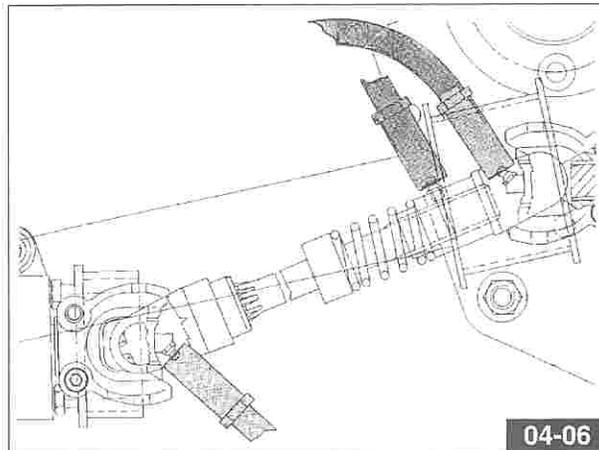
4.5 LUBRIFICAZIONE ALBERO DI TRASMISSIONE (Fig. 04-06)

Il veicolo è equipaggiato con albero di trasmissione dotato di ingrassatori. L'operazione di ingrassaggio dei 3 punti indicati in figura è da effettuarsi ogni 2.500 Km (ogni 1000 Km in caso di uso continuativo ad alta velocità) oppure almeno una volta l'anno, in caso di percorrenze inferiori.

È buona norma eseguire l'ingrassaggio anche dopo ogni lavaggio della moto.

TIPI DI GRASSO DA IMPIEGARE

- AGIP GREASE 30
- AGIP GR LP2
- ESSO LADEX 2
- MOBIL PLEX 48
- SHELL RHODINA GRIS 2
- SHELL SUPERGRIS EP 2



4.6 CAMBIO OLIO FORCELLA ANTERIORE

Ogni 15.000 km circa o almeno una volta all'anno sostituire l'olio della forcella.

Quantità occorrente per gamba circa 0,400 litri di olio per cartucce «WP suspension - REZ 71 (SAE 5)»



N.B. Per ulteriori informazioni relative alla procedura per la sostituzione dell'olio, fare riferimento al Cap. 17 riferito alla forcella.

4.7 LUBRIFICAZIONI VARIE

Per le lubrificazioni:

- cuscinetti dello sterzo;
- cuscinetti del forcellone oscillante;
- articolazioni trasmissioni di comando;
- articolazione del cavalletto di supporto;
- articolazioni e cuscinetto a rullini scatola di trasmissione posteriore.

Usare grasso: «Agip Grease 30».

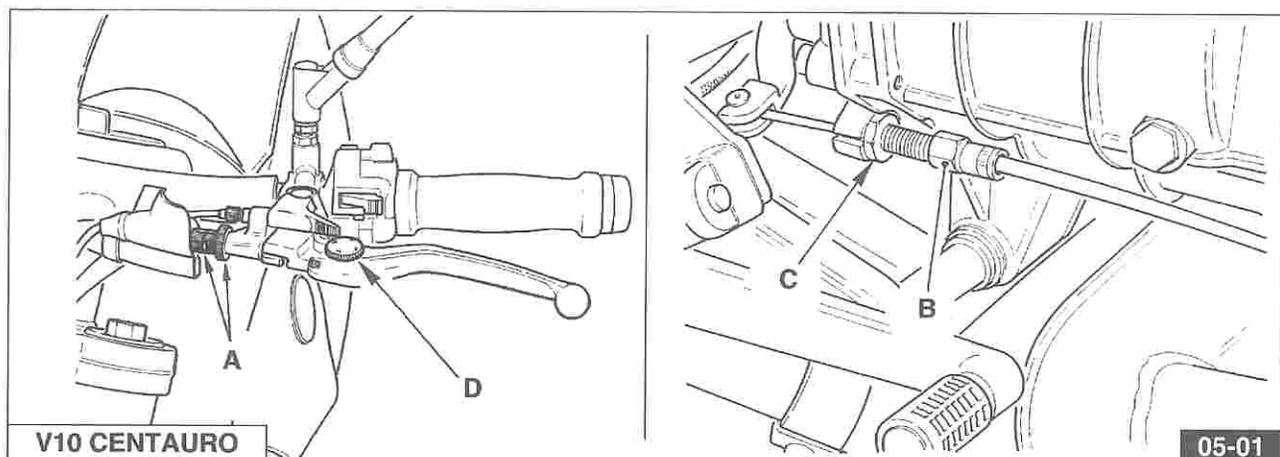
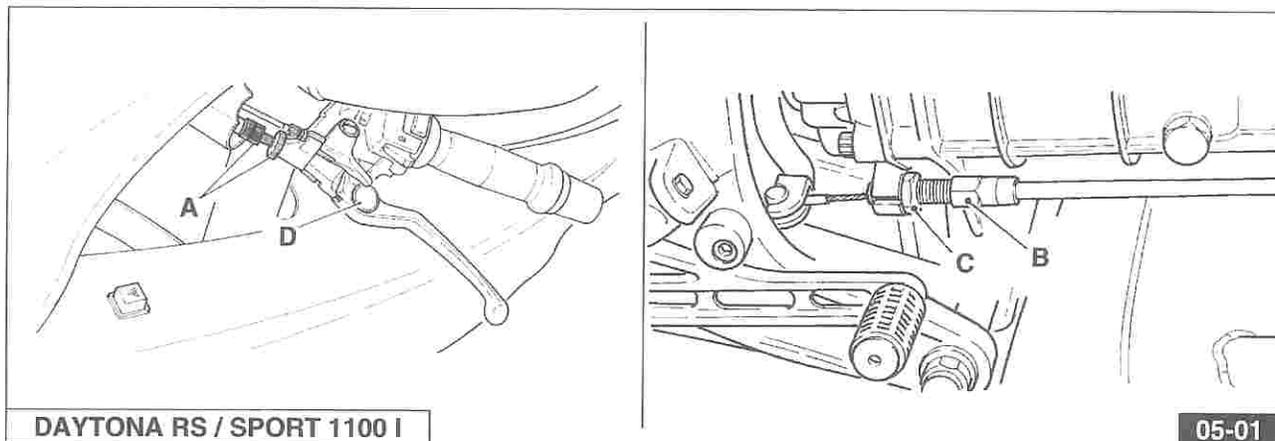
5 MANUTENZIONI E REGOLAZIONI

5.1 REGOLAZIONE LEVA FRIZIONE (Fig. 05-01)

Regolare il giuoco tra leva e attacco sul manubrio; se superiore o inferiore a 3-4 mm agire sulla ghiera «A» sino a che il giuoco sia quello prescritto.

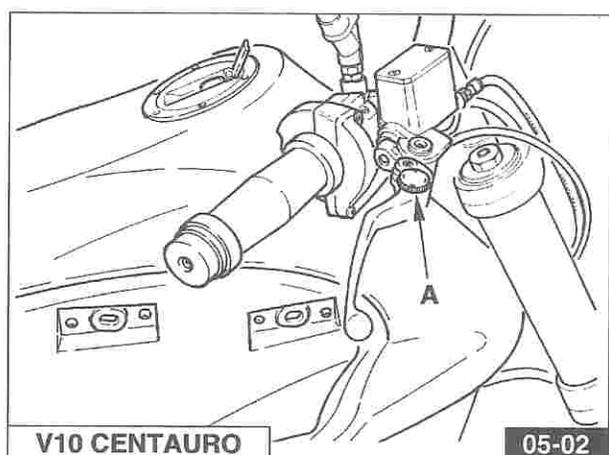
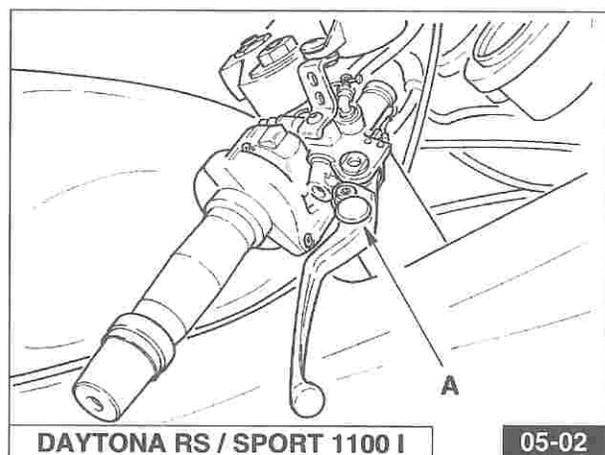
La regolazione può essere effettuata anche sul tendifilo «B» dopo aver allentato il controdado «C» situato sul lato destro della scatola cambio.

La distanza della leva dalla manopola può essere regolata agendo sulla ghiera «D» che ha 4 posizioni di regolazione.



5.2 REGOLAZIONE LEVA FRENO ANTERIORE (Fig. 05-02)

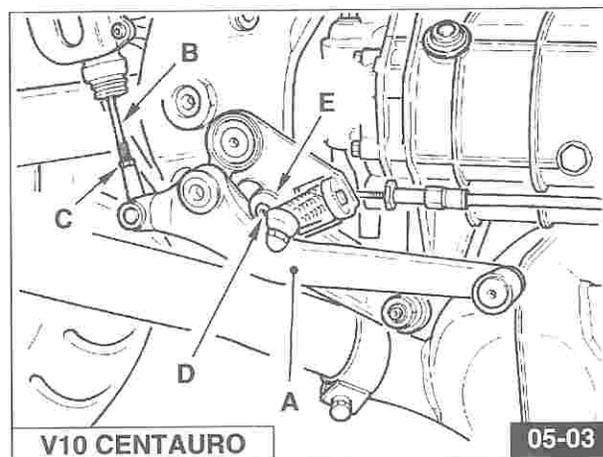
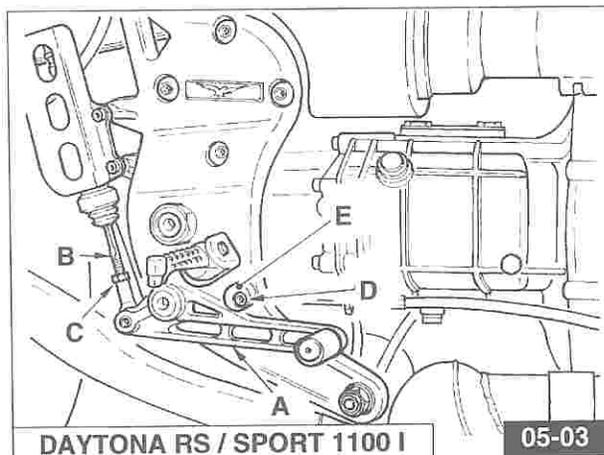
La distanza della leva della manopola può essere regolata agendo sulla ghiera «A» che ha 4 posizioni di regolazione.



5.3 REGOLAZIONE PEDALE COMANDO FRENO POSTERIORE (Fig. 05-03)

Verificare che il pedale di comando «A» abbia una corsa a vuoto di circa 5÷10 mm. prima che l'estremità dell'astina «B» agisca sul flottante della pompa freno; altrimenti variare opportunamente la lunghezza dell'astina «B» avvitandola o svitandola dopo aver allentato il controdado «C».

Nel caso si voglia variare la posizione del pedale «A», allentare la vite «D» ed agire sull'eccentrico «E»; contemporaneamente variare la lunghezza dell'astina «B» sino ad ottenere il gioco prescritto.

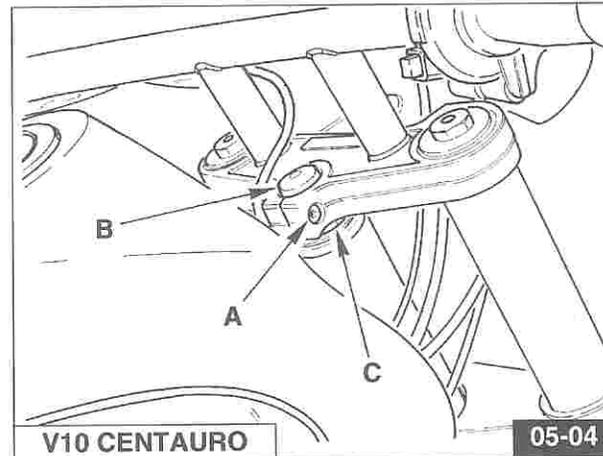
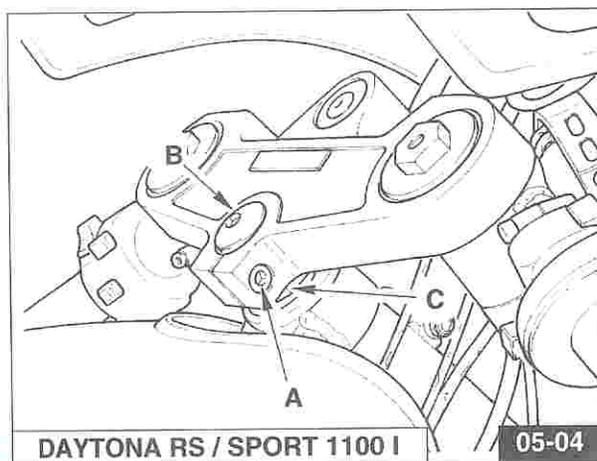


5.4 REGISTRAZIONE DELLO STERZO (Fig. 05-04)

Per la sicurezza di guida, lo sterzo deve essere regolato in modo tale da rendere possibile il libero movimento del manubrio, ma senza giuoco.

- allentare la vite bloccaggio testa di sterzo «A»;
- svitare il dado tenuta testa di sterzo «B»;
- avvitare o svitare il dado di regolazione «C» fino a che il giuoco sia regolare.

A registrazione avvenuta, bloccare il dado «B» e la vite bloccaggio testa di sterzo «A».



5.5 REGISTRAZIONE FORCELLA TELESCOPICA REGOLABILE (Fig. 05-05)

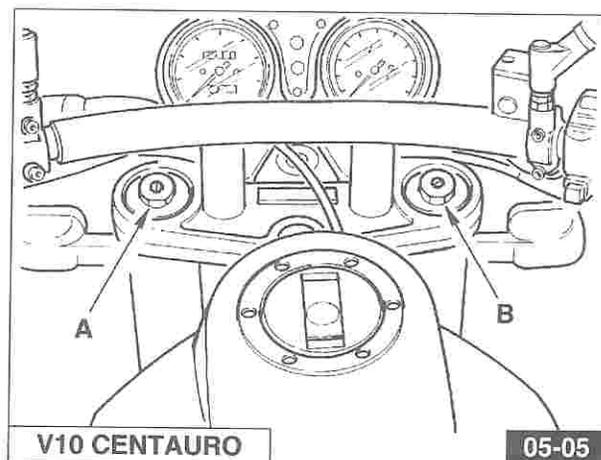
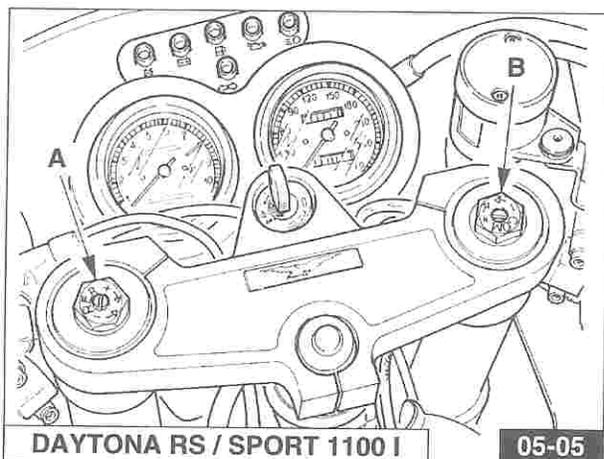
Il motociclo è equipaggiato con una forcella telescopica idraulica con regolazione separata della frenatura degli ammortizzatori in estensione e compressione.

La frenatura idraulica può essere regolata agendo con un cacciavite sulle viti di registro «A» e «B».

La vite di registro sinistra «A» comanda la regolazione della frenatura idraulica in estensione; la vite di registro destra «B» quella in compressione.

Entrambe le viti di registro hanno molteplici posizioni (scatti) di regolazioni; ruotando in senso orario (+) si aumenta la frenatura, viceversa in senso antiorario (-) si diminuisce.

 **N.B. Non forzare le viti di registro nelle posizioni di fine corsa.**



5.6 REGISTRAZIONE SOSPENSIONE POSTERIORE (Figg. 05-06 / 05-07 / 05-08 / 05-09)

N.B. Le varianti riferite al Mod. V10 CENTAURO sono indicate tra parentesi [].

Il motociclo è equipaggiato con monoammortizzatore tipo "WHITE POWER" avente la regolazione separata del precarico molla e della frenatura idraulica in estensione e compressione.

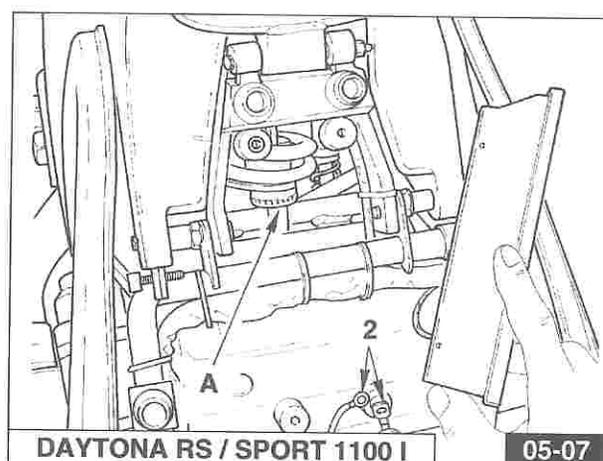
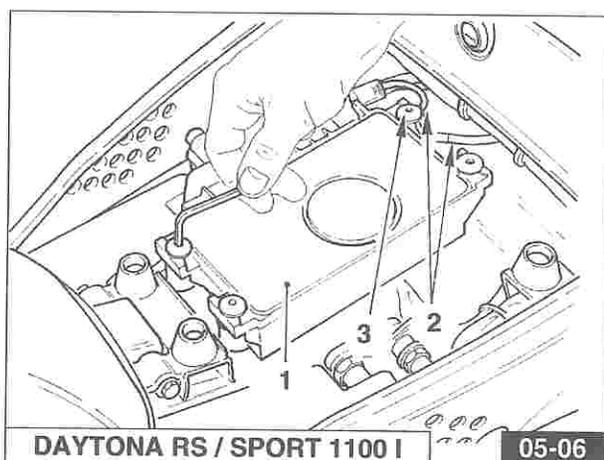
L'ammortizzatore viene tarato in fabbrica ai seguenti valori standard:

ESTENSIONE: posizione 5 [1] (ghiera A)

COMPRESSIONE: posizione 4 [1] (pomello B)

PRECARICO MOLLA: 14 mm [11 mm]

Per regolare la frenatura idraulica in estensione agire sulla ghiera di regolazione «A» di Fig. 05-07 raggiungibile dopo aver tolto la sella del pilota, (vedi Cap. 3.19 «Rimozione sella pilota») e la centralina elettronica «1» di Fig. 05-06.



Nel Mod. V10 CENTAURO per raggiungere la ghiera di regolazione «A» di Fig. 05-07 occorre togliere la sella (vedi Cap. 3.20 «Rimozione sella») spostando la batteria.

In funzione delle necessità e del carico sulla moto, l'ammortizzatore può essere regolato dalla posizione "1" molto morbida alla posizione "11" molto rigida.

La frenatura idraulica in compressione potrà essere regolata agendo sul pomello di regolazione «B» di Fig. 05-08 che ha 7 posizioni di regolazione; dalla posizione "1" frenatura idraulica minima alla posizione "7" frenatura idraulica massima.

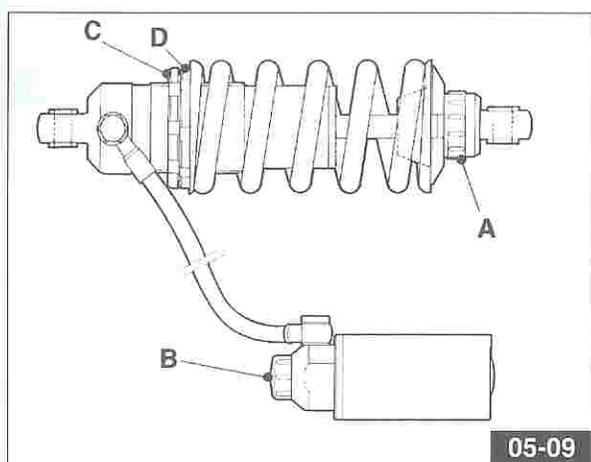
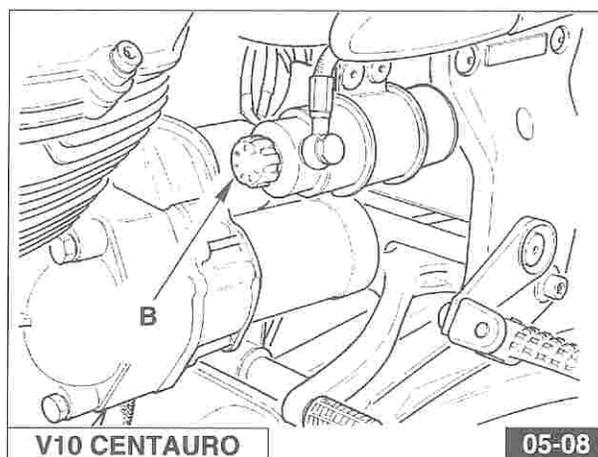
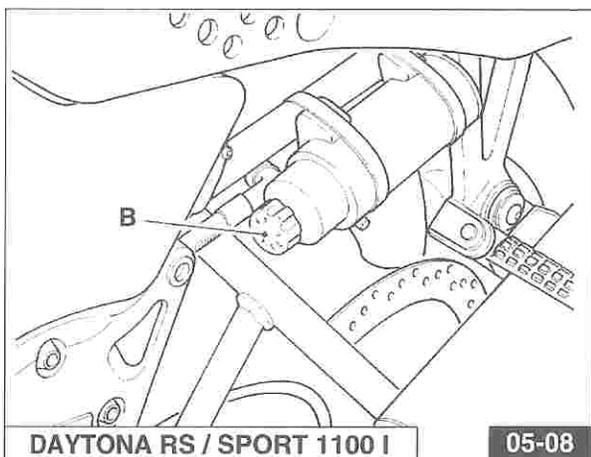
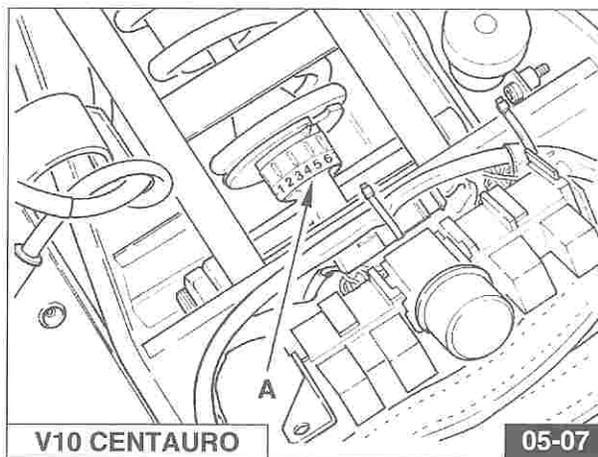
Per regolare il precarico della molla, con apposita chiave, allentare la ghiera «C» e avvitare o svitare la ghiera «D»; avvitando si aumenta il precarico della molla (vedi Fig. 05-09).

Il precarico della molla, partendo da molla completamente scaricata, è da 10 mm [8 mm] a 18 mm [14 mm]. La lunghezza della molla libera è 165 mm.

N.B. Per evitare il danneggiamento della filettatura tra il corpo ammortizzatore e la ghiera «D», lubrificare con «SVITOL», con olio o con grasso la filettatura stessa.

ATTENZIONE

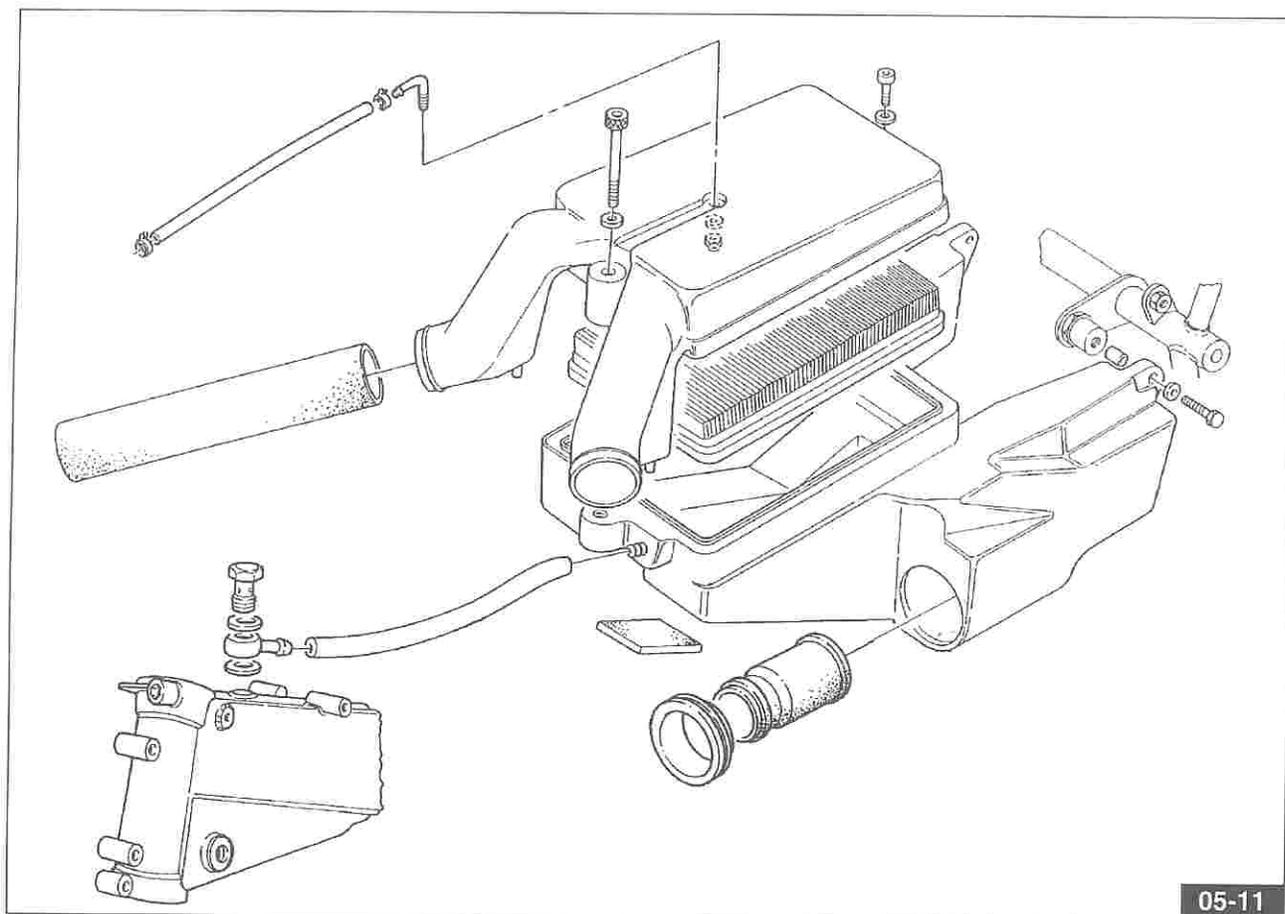
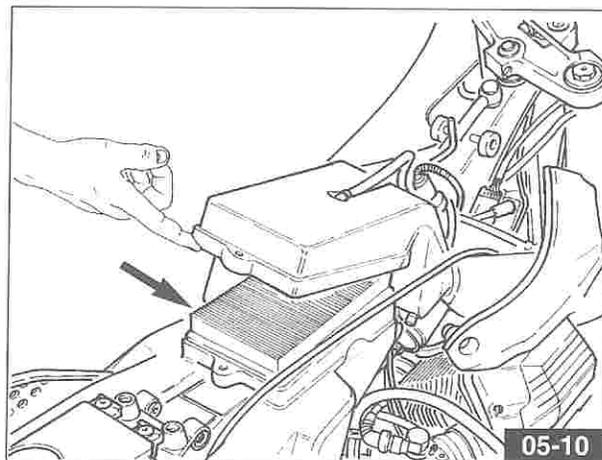
Nei Mod. DAYTONA RS e SPORT 1100 I ricordarsi al rimontaggio della centralina elettronica di ripristinare il collegamento dei capocorda dei fili di massa «2» sotto la vite «3» di fissaggio centralina (vedi Fig. 05-06 e 05-07).



5.7 SOSTITUZIONE FILTRO ARIA (DAYTONA RS E SPORT 1100 I - Fig. 05-10)

Ogni 5000 km verificare lo stato del filtro aria e pulirlo eventualmente con aria compressa; ogni 10000 km se ne prescrive la sostituzione.

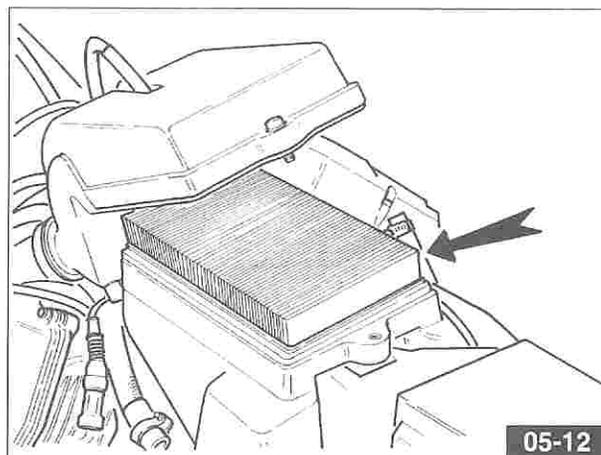
Tale filtro è montato in una apposita custodia sopra il gruppo motore; per accedervi occorre togliere la sella del pilota, le fiancate laterali e il serbatoio carburante (vedi ISTRUZIONI SPECIFICHE Par. 9.2).



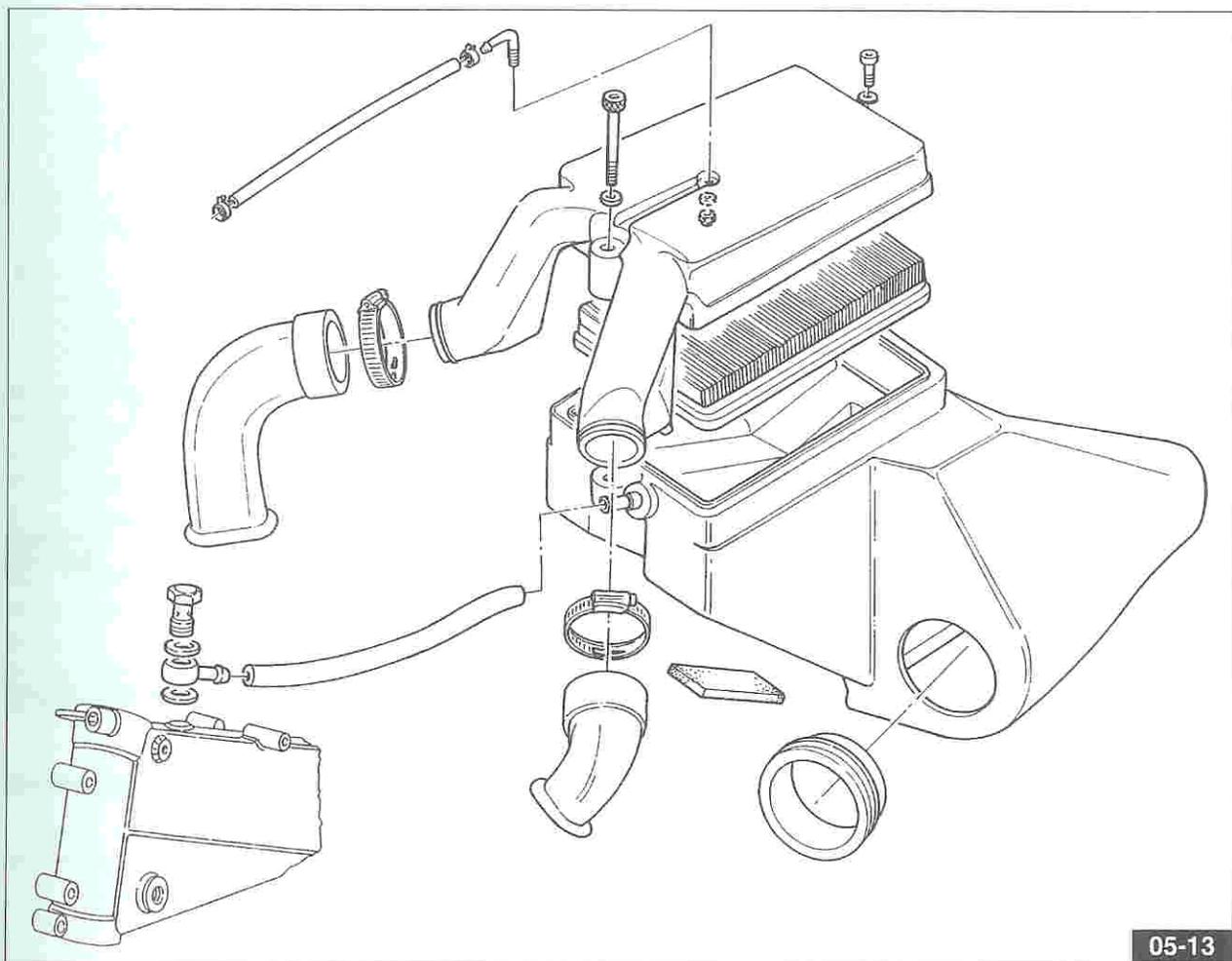
5.7.1 SOSTITUZIONE FILTRO ARIA (V10 CENTAURO) (Fig. 05-12)

Ogni 5000 km verificare lo stato del filtro aria e pulirlo eventualmente con aria compressa; ogni 10000 km se ne prescrive la sostituzione.

Tale filtro è montato in una apposita custodia sopra il gruppo motore; per accedervi occorre togliere la sella, le fiancate laterali e il serbatoio carburante (vedi ISTRUZIONI SPECIFICHE Par. 9.1).



05-12



05-13

5.8 CONTROLLO GIOCO PUNTERIE (Fig. 05-14)

Dopo i primi 500÷1500 km e in seguito ogni 5000 km o quando la distribuzione risulta molto rumorosa, controllare il giuoco tra valvole e bilancieri.

La registrazione va effettuata a **motore freddo**, con il pistone al punto morto superiore «P.M.S.» in fase di compressione (valvole chiuse).

Dopo aver levato il coperchio delle teste operare come segue:

- 1 Svitare il dado «A»;
- 2 avvitare o svitare la vite di registro «B» fino ad ottenere i seguenti giochi:
 - valvola aspirazione: mm 0,10;
 - valvola scarico: mm 0,15.

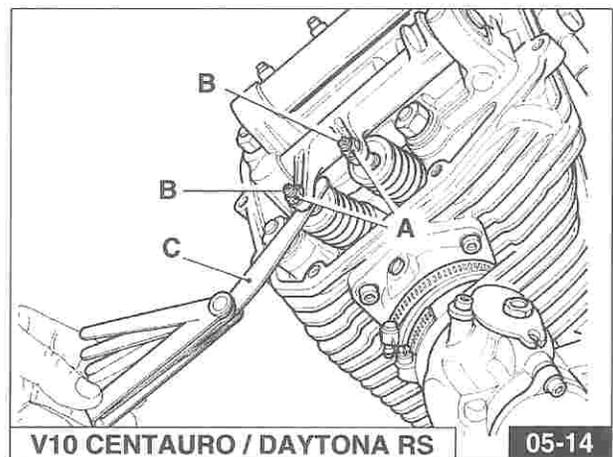
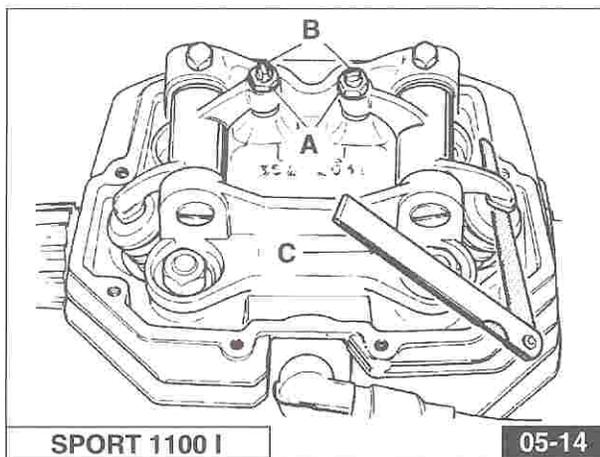
La misurazione va effettuata usando apposito spessimetro «C».

Si tenga presente che se il giuoco è maggiore di quello prescritto, le punterie risultano rumorose, in caso contrario le valvole non chiudono bene dando luogo ad inconvenienti quali:

- perdita di pressione;
- surriscaldamento del motore;
- bruciatura delle valvole, ecc.

5.8.1 CINGHIE DENTATE (DAYTONA RS E V10 CENTAURO)

Ogni 30.000 km sostituire le cinghie dentate della distribuzione.

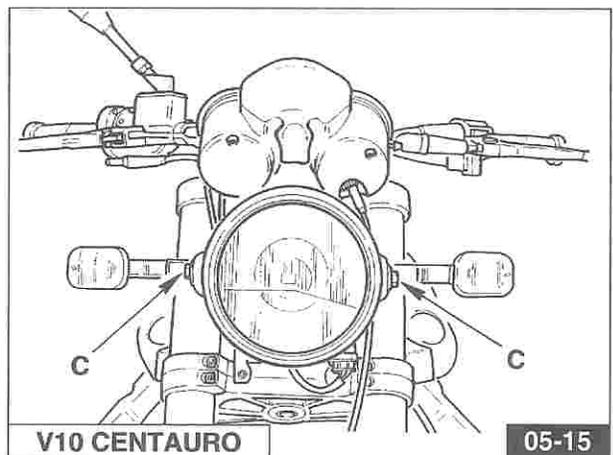
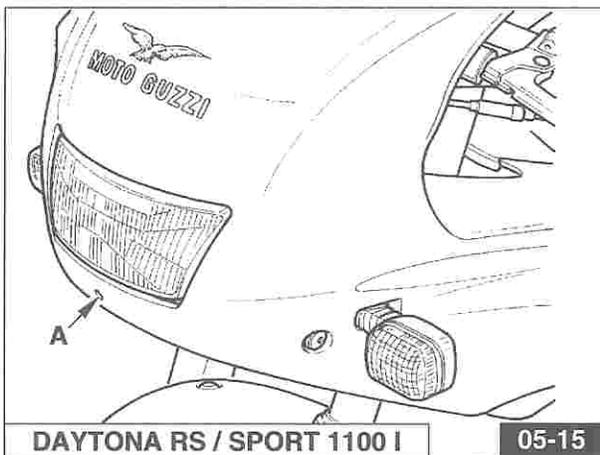


5.9 REGOLAZIONE FASCIO LUMINOSO DEL FARO ANTERIORE (Fig. 05-15)

Il faro anteriore deve essere sempre orientato alla giusta altezza, per la sicurezza di guida e per non arrecare disturbo ai veicoli incrocianti.

Per l'orientamento verticale occorre agire sulla vite «A», fino a raggiungere l'altezza prescritta.

Nel Mod. V10 CENTAURO per l'orientamento verticale bisogna allentare le due viti «C» che fissano il proiettore e spostarlo manualmente verso l'alto o verso il basso fino a raggiungere l'altezza prescritta.



5.10 NORME PER LA PULIZIA DEL PARABREZZA

Il parabrezza può essere pulito usando la maggior parte dei saponi, detersivi, cere e polishes usati per altre materie plastiche e per il vetro.

Tuttavia devono essere osservate le seguenti precauzioni:

- **non lavare né pulire il parabrezza quando la temperatura dell'aria è molto elevata e quando l'esposizione al sole è troppo forte;**
- per nessuna ragione devono essere usati solventi, liscive o prodotti analoghi;
- non usare liquidi contenenti sostanze abrasive, pomice, carte vetrare, raschietti, ecc.;
- possono essere usati polishes solo dopo aver rimosso polvere e sporco con un accurato lavaggio. Piccole graffiature superficiali possono essere eliminate con polish morbido;
- pittura fresca e sigillanti vengono facilmente rimossi, prima dell'essiccazione, sfregando leggermente con nafta solvente, alcool isopropilico o butyl cellosolve (non usare alcool metilico);

5.11 NORME PER IL LAVAGGIO DELLA MOTO

Preparazione per il lavaggio

Prima di lavare il veicolo è opportuno proteggere con nylon le seguenti parti: parte terminale dei silenziatori di scarico, leve frizione e freno, comando gas, dispositivo Sx. comando luci, dispositivo Dx. di avviamento, commutatore di accensione, albero con giunti di trasmissione e la centralina elettronica.



N.B. La centralina elettronica è situata sotto la sella.

Nei Mod. DAYTONA RS e SPORT 1100 I la centralina elettronica è situata sotto alla sella del pilota.

Durante il lavaggio

Evitare di spruzzare acqua ad alta pressione sugli strumenti, mozzo posteriore e anteriore.



ATTENZIONE

Non lavare i giunti con acqua ad alta pressione o con solventi.

Dopo il lavaggio

Rimuovere tutte le protezioni.

Asciugare accuratamente tutto il veicolo.

Provare i freni prima di adoperare il veicolo.

È buona norma eseguire l'ingrassaggio dell'albero con giunti di trasmissione (vedi Fig. 04-06).



N.B. Per la pulizia delle parti verniciate del gruppo propulsore (motore, cambio, scatola trasmiss. ecc.) I prodotti da impiegare sono: nafta, gasolio, petrolio o soluzioni acquose di detersivi neutri per auto.

In ogni caso rimuovere immediatamente tali prodotti con acqua pura, evitando assolutamente l'impiego di acqua ad alta temperatura e pressione.

6 PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

OPERAZIONI	1500 Km	5000 Km	10000 Km	15000 Km	20000 Km	25000 Km	30000 Km	35000 Km	40000 Km	45000 Km	50000Km
Olio motore	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
Filtro olio a cartuccia	R		R		R		R		R		R
Filtro olio a rete	C						C				
Filtro aria		C	R	C	R	C	R	C	R	C	R
Filtro carburante			R		R		R		R		R
Fasatura accensione	A										
Candele	A	A	R	A	R	A	R	A	R	A	R
Gioco valvole	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Cinghie dentate distribuzione (DAYTONA RS e V10 CENTAURO)	A		A		A		R		A		A
Carburazione	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Serraggio bulloneria	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Serbatoio carburante, filtro rubinetto, tubazioni					A		A		A		A
Olio cambio	R	A	R	A	R	A	R	A	R	A	R
Olio trasmissione posteriore	R	A	R	A	R	A	R	A	R	A	R
Albero con giunti di trasmissione ●	A	A	A	A R*	R	A	A R*	A	R	A R*	A
Cuscinetti ruote e sterzo					A				A		
Olio forcella anteriore				R			R			R	
Motorino avviamento e generatore				A					A		
Fluidi impianto frenante	A	A	A	R	A	A	R	A	A	R	A
Pastiglie freni	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

A = Manutenzione - Controllo - Regolazione - Eventuale sostituzione. / C = Pulizia. / R = Sostituzione.

Saltuariamente lubrificare le articolazioni della sospensione posteriore dei comandi ed i cavi flessibili; ogni 500 km controllare il livello dell'olio motore.

In ogni caso sostituire l'olio motore, l'olio forcella anteriore ed il fluido freni almeno una volta l'anno.

● **Effettuare l'ingrassaggio ogni 2.500 Km (ogni 1000 Km in caso di uso continuativo ad alta velocità) oppure almeno una volta l'anno, in caso di percorrenze inferiori.**

* **In caso di impiego prevalentemente sportivo o di marcia abituale ad alte velocità sostituire ogni 15.000 Km.**

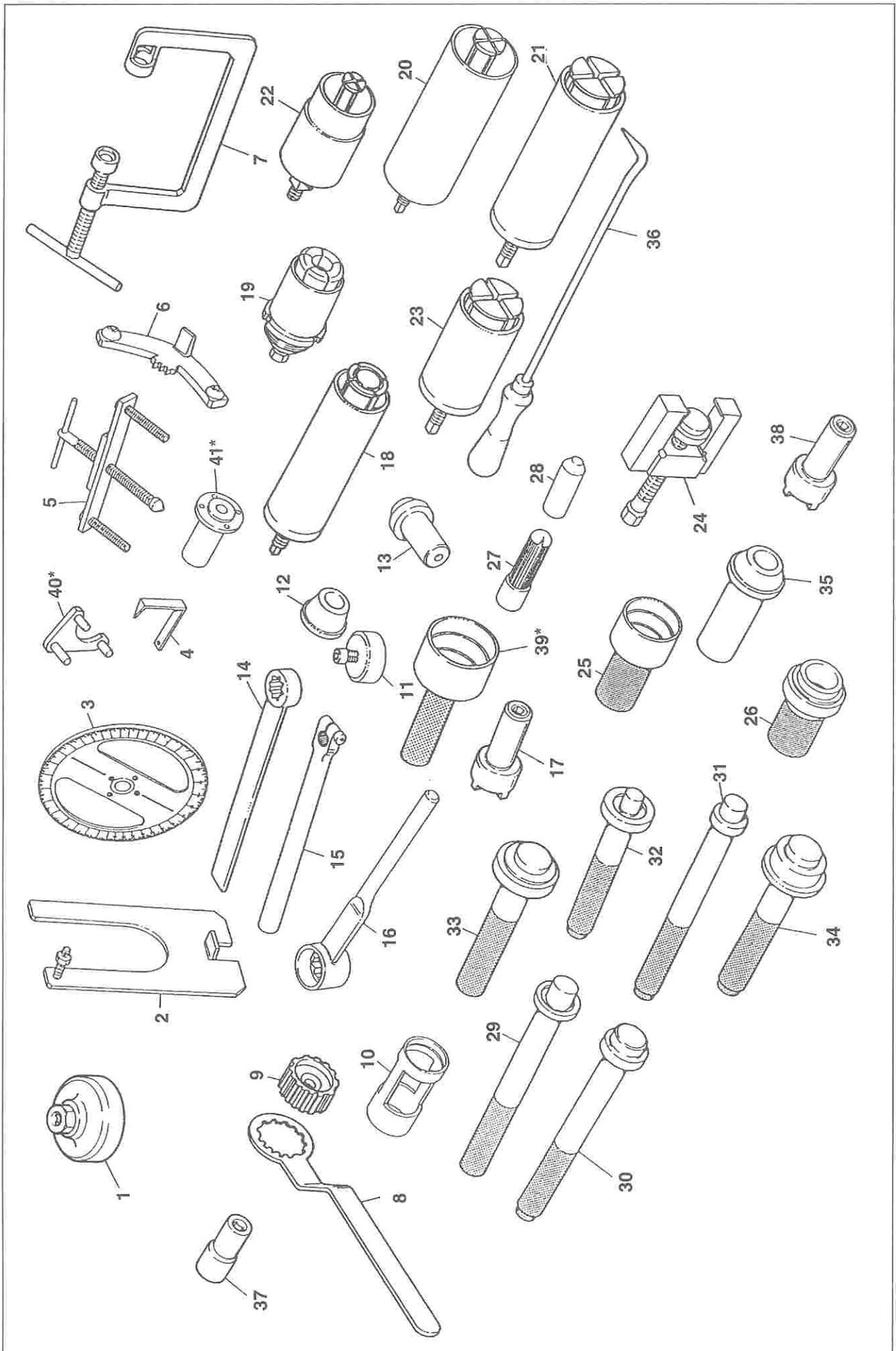
7 COPPIE DI SERRAGGIO

7.1 SPORT 1100 I

DENOMINAZIONE	Kgm
Dado e colonnetta per tiranti testa-cilindro (Ø10x1,5)	4÷4,2
Viti fissaggio perni bilancieri	0,6÷0,8
Candele	2÷3
Viti cave fissaggio tubazioni mandata olio alle teste (Ø8x1,25)	1,5÷1,8
Dado fissaggio ingranaggio all'albero a camme	15
Viti fissaggio pipe aspirazione	2
Viti fissaggio cappelli biella (Ø10x1)	6,1÷6,6
Viti fissaggio cappelli biella CARRILLO	8,5±9,3
Viti fissaggio volano all'albero motore (Ø8x1,25) - con Loctite bloccante medio ...	4÷4,2
Viti fissaggio corona volano (Ø6x1)	1,5÷1,7
Dado bloccaggio pignone albero motore (Ø 25 x 1,5)	11÷12
Dado bloccaggio alternatore (Ø16x1,5)	8
Dado bloccaggio albero secondario	5,5÷6
Tappo introduzione olio nella scatola cambio e trasmissione	3
Dado di sicurezza per albero secondario	7÷8
Dado bloccaggio cuscinetto sul pignone conico	18÷20
Viti fissaggio corona al perno forato	4÷4,2
Vite fissaggio piastra supporto cavalletto laterale	7÷7,5
Perno ruota anteriore	9÷10
Vite per perno ruota posteriore (lato scatola)	12
Viti fissaggio dischi freno anteriore e posteriore (Ø8x1,25) - con Loctite 270	2,8÷3
Valori standard	
Viti e dadi Ø mm 4	0,3÷0,35
Viti e dadi Ø mm 5x0,8	0,6÷0,7
Viti e dadi Ø mm 6x1	0,8÷1,2
Viti e dadi Ø mm 8x1,25	2,5÷3
Viti e dadi Ø mm 10x1,5	4,5÷5
Ulteriori coppie di serraggio sono indicate sui disegni dei complessivi sospensioni, ruota ant. e post.	

7.2 DAYTONA RS E V10 CENTAURO

DENOMINAZIONE	Kgm
Dado per tiranti testa-cilindro (Ø10x1,5)	4,2÷4,5
Dado per prigioniero fissaggio castelletto (Ø 8x 1,25)	2,2÷2,3
Candele	1,5÷2
Viti cave fissaggio tubazioni mandata olio alle teste (Ø10x1,5)	2÷2,5
Contenitore sensore temperatura testa (con Loctite 601)	1÷1,2
Sensore temperatura testa	1÷1,2
Viti fissaggio sensore temperatura aria	0,1
Viti fissaggio cappelli biella CARRILLO	8,5±9,3
Viti fissaggio volano all'albero motore (Ø8x1,25)	4÷4,2
Viti fissaggio corona volano (Ø6x1)	1,5÷1,7
Dado bloccaggio pignone albero motore (Ø25x1,5)	11÷12
Dado bloccaggio alternatore (Ø 16 x 1,5)	8
Dado fissaggio pulegge albero di servizio (Ø 16 x 1,5)	10÷12
Dado fissaggio pulegge alberi distribuzione (Ø 14 x 1,5)	6÷7
Dado fissaggio ingranaggio pompa olio (Ø 8 x 1) - con Loctite 601 -	2÷2,2
Valvola regolatrice di pressione (Ø 14 x 1,5) - con Loctite 601 -	6÷7
Dado bloccaggio albero secondario	5,5÷6
Tappo introduzione olio nella scatola cambio e trasmissione	3
Tappo livello e scarico olio dalla scatola cambio e trasmissione	2,5
Dado di sicurezza per albero secondario	7÷8
Dado bloccaggio cuscinetto sul pignone conico	18÷20
Viti fissaggio corona al perno forato	4÷4,2
Vite fissaggio piastra supporto cavalletto laterale	7÷7,5
Vite per perno ruota posteriore (lato scatola)	12
Perno ruota anteriore	9÷10
Viti fissaggio dischi freno anteriore e posteriore (Ø8x1,25) - con Loctite 270	2,8÷3
Valori standard	
Viti e dadi Ø mm 4	0,3÷0,35
Viti e dadi Ø mm 5x0,8	0,6÷0,7
Viti e dadi Ø mm 6x1	0,8÷1,2
Viti e dadi Ø mm 8x1,25	2,5÷3
Viti e dadi Ø mm 10x1,5	4,5÷5
Ulteriori coppie di serraggio sono indicate sui disegni dei complessivi sospensioni, ruota ant. e post.	

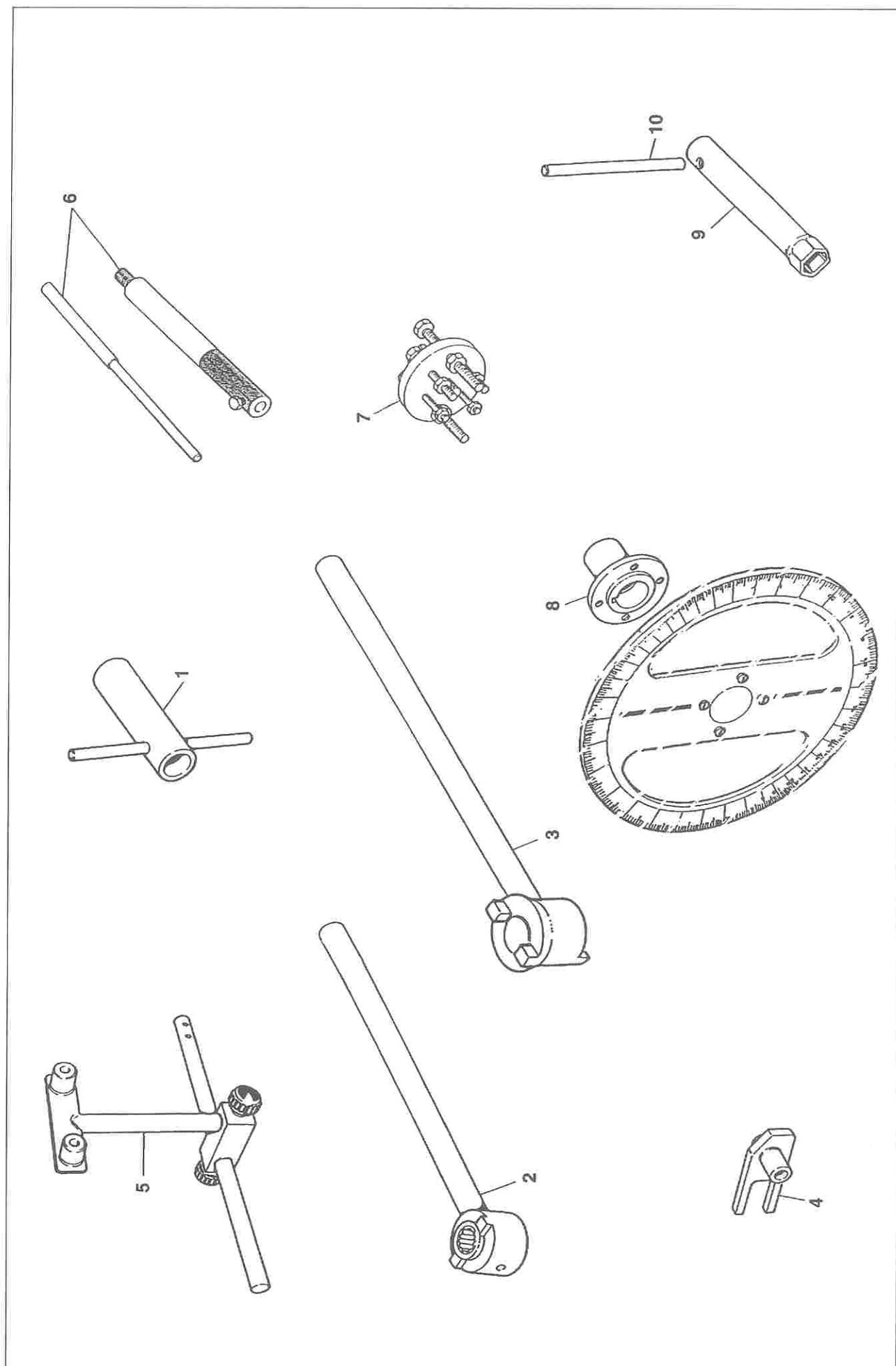


POS.	N. CODICE	DENOMINAZIONE
1	01 92 91 00	Chiave per smontaggio coperchietto sulla coppa e filtro
2	14 92 96 00	Supporto per scatola cambio
3	19 92 96 00	Disco graduato per controllo messa in fase distribuzione e accensione
4	17 94 75 60	Freccia per controllo messa in fase distribuzione e accensione
5	12 91 36 00	Attrezzo per smontaggio flangia lato volano
6	12 91 18 01	Attrezzo per bloccare il volano e la corona avviamento
7	10 90 72 00	Attrezzo per smontaggio e montaggio valvole
8	30 91 28 10	Attrezzo per bloccaggio corpo interno frizione
9	30 90 65 10	Attrezzo per montaggio frizione
10	12 90 59 00	Attrezzo per smontaggio albero frizione nei suoi elementi
11	14 92 71 00	Attrezzo per montare l'anello di tenuta sulla flangia lato volano
12	12 91 20 00	Attrezzo per montare la flangia lato volano completa di anello di tenuta sull'albero motore
13	14 92 72 00	Attrezzo per montare l'anello di tenuta sul coperchio distribuzione
14	12 90 71 00	Attrezzo per bloccare l'albero secondario
15	14 92 87 00	Attrezzo azionamento preselettore
16	14 90 54 00	Attrezzo per dado bloccaggio albero secondario
17	14 91 26 03	Chiave a naselli per ghiera fissaggio corpo interno frizione all'albero
18	14 91 31 00	Estrattore per cuscinetto a rullini per albero primario sulla scatola e per albero frizione sul coperchio
19	14 92 85 00	Attrezzo per sfilare la pista interna del cuscinetto albero frizione
20	17 94 92 60	Estrattore per cuscinetto albero frizione sulla scatola e per albero secondario sul coperchio
21	17 94 50 60	Estrattore per pista esterna del cuscinetto a rulli per albero secondario sulla scatola e piste esterne dei cuscinetti sulla custodia
22	14 90 70 00	Estrattore per cuscinetto a sfere per albero primario sul coperchio
23	12 90 69 00	Estrattore per anello cuscinetto a rulli dalla scatola trasmissione
24	17 94 83 60	Estrattore per pista interna del cuscinetto a rullini sul perno forato sulla scatola
25	17 94 84 60	Attrezzo per pressare la pista interna del cuscinetto a rullini sul perno forato sulla scatola trasmissione
26	17 94 88 60	Punzone per pista esterna cuscinetto anello di tenuta scatola trasmissione
27	17 94 54 60	Attrezzo per piantare l'anello interno cuscinetti sull'albero primario e sull'albero frizione
28	14 92 86 00	Attrezzo per piantare l'anello interno del cuscinetto sull'albero secondario
29	14 92 89 00	Punzone per pressare il cuscinetto per albero frizione sulla scatola, per albero secondario sul coperchio e per l'anello di tenuta anteriore della scatola di trasmissione
30	14 92 91 00	Punzone per pressare l'anello esterno del cuscinetto a rulli per albero secondario sulla scatola
31	14 92 88 00	Punzone per pressare il cuscinetto a rulli per albero primario sulla scatola e per albero frizione sul coperchio
32	14 92 90 00	Punzone per pressare il cuscinetto a sfere per albero primario sul coperchio
33	14 92 94 00	Punzone per pressare l'anello di tenuta sulla scatola cambio per albero frizione
34	14 92 95 00	Punzone per pressare l'anello di tenuta sul coperchio per albero secondario
35	17 94 51 60	Punzone per pressare le piste esterne dei cuscinetti sulla custodia
36	14 92 93 00	Attrezzo posizionamento forcellini comando manicotti scorrevoli
37	01 92 93 00	Chiave per ghiera bloccaggio perno ruota anteriore
38	00 95 00 55	Chiave per dado fissaggio ingranaggio albero a camme
39*	19 92 71 00	Attrezzo montaggio anello di tenuta sulla flangia lato volano
40*	14 92 73 00	Attrezzo per tenuta ingranaggio albero a camme
41*	65 92 84 00	Mozzo per disco graduato



N.B. I particolari contraddistinti dall'asterisco (*) sono specifici per il modello SPORT 1100 I.

8.1 ATTREZZATURA SPECIFICA (DAYTONA RS E V10 CENTAURO)



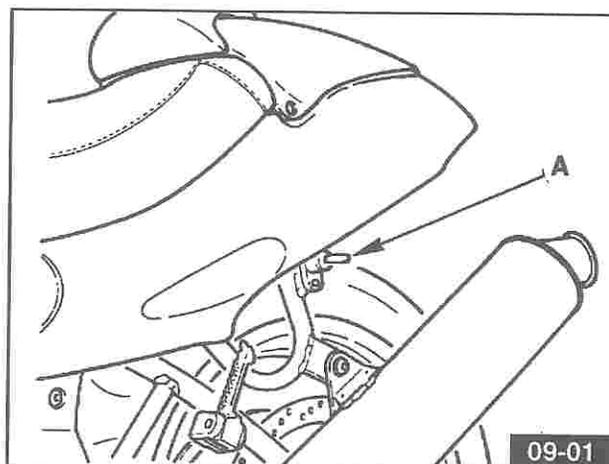
POS.	N. CODICE	DENOMINAZIONE
1	30 92 72 00	Attrezzo rotazione albero a camme
2	30 92 73 00	Attrezzo di tenuta puleggia albero a camme con inserito chiave a bussola mm 22 per bloccaggio dado puleggia
3	30 92 76 00	Attrezzo di tenuta puleggia albero di servizio e ingranaggio pompa olio
4	30 94 86 00	Attrezzo tensore cinghia di distribuzione
5	69 90 78 50	Supporto comparatore
6	30 94 82 00	Supporto comparatore sulla testa
7	30 94 83 00	Attrezzo estraattore ingranaggio comando pompa olio, puleggia albero di servizio e ingranaggio interno puleggia albero a camme
8	30 94 96 00	Mozzo per disco graduato
9	61 90 19 00	Chiave a tubo per candela
10	30 90 84 00	Spina per chiave a tubo

9 SMONTAGGIO DEL GRUPPO PROPULSORE DAL TELAIO

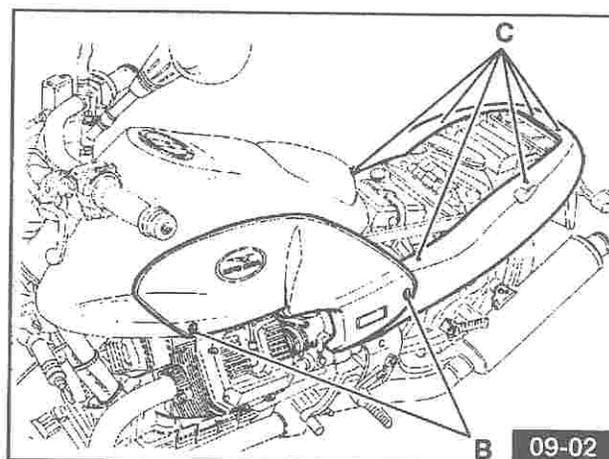
9.1 V10 CENTAURO

Per lo smontaggio operare come segue:

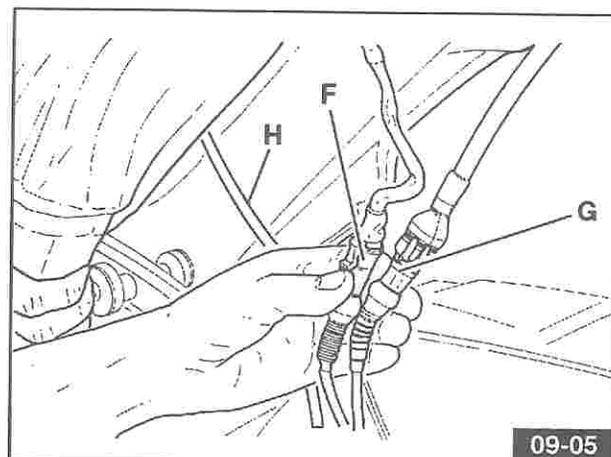
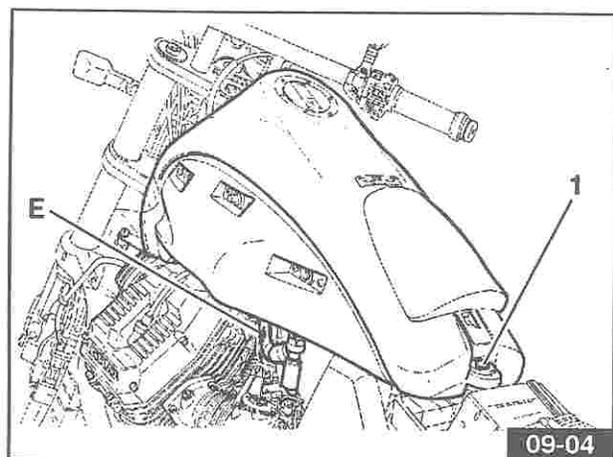
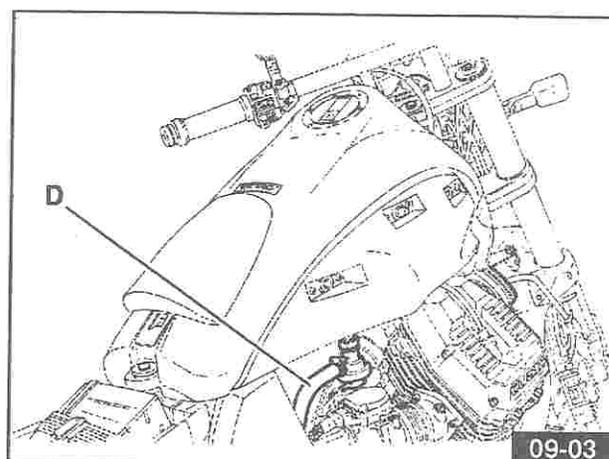
- Rimuovere la sella dal telaio sbloccandola tramite la chiave «A» - Fig. 09-01;



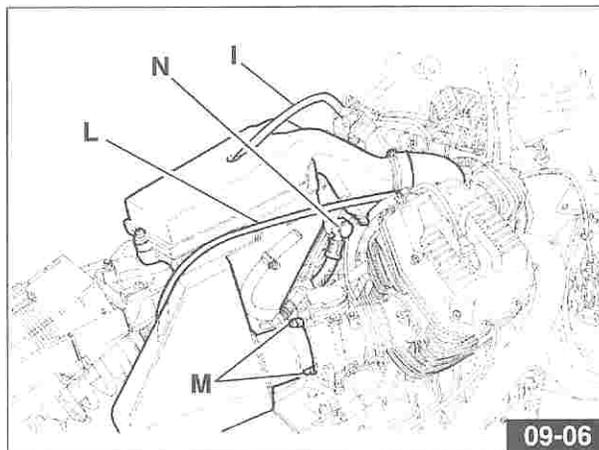
- Smontare le fiancate laterali svitando le viti «B» - Fig. 09-02 da entrambi i lati del motociclo;
- Smontare il codone svitando le 6 viti di fissaggio «C» - Fig. 09-02 ;



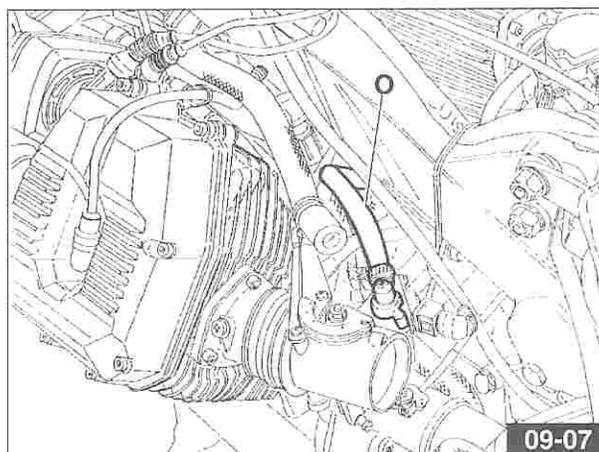
- Scollegare la tubazione carburante «D» - Fig. 09-03 dal regolatore di pressione e la tubazione carburante «E» - Fig. 09-04 dal rubinetto elettrico di sinistra;
- Svitare la vite di fissaggio posteriore serbatoio «1» - Fig. 09-04.
- Scollegare il connettore del segnalatore livello benzina «F» - Fig. 09-05 e il connettore «G» - Fig. 09-05 del rubinetto elettrico, quindi staccare il tubetto di sfiato «H» - Fig. 09-05 e togliere il serbatoio;



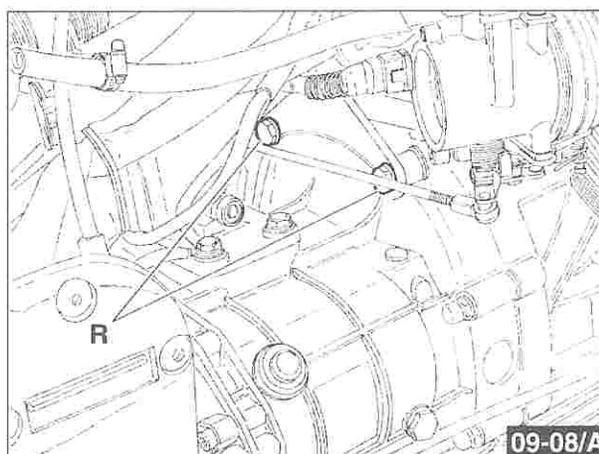
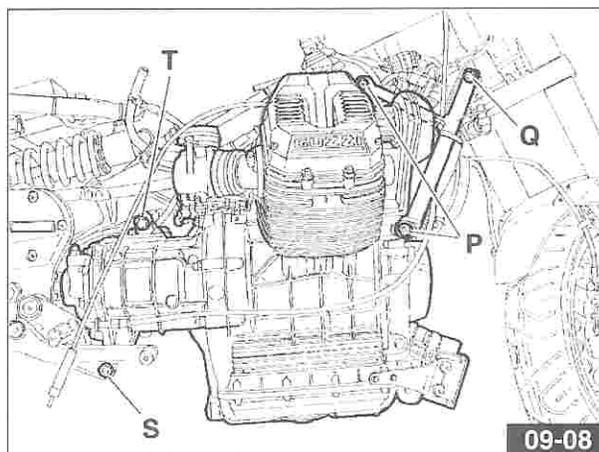
- Smontare la scatola filtro scollegando il tubo di collegamento del sensore di pressione assoluta «I» - **Fig. 09-06**, poi scollegare il cavo del contachilometri «L» - **Fig. 09-06**, quindi svitare le viti «M» - **Fig. 09-06** di fissaggio manicotti ai corpi farfallati da entrambi i lati della moto, quindi togliere la scatola filtro;
- Smontare l'impianto di scarico;
- Scollegare tutti i connettori elettrici dei vari utilizzatori collegati al blocco motore;
- Staccare i cavi delle candele;
- Scollegare i cavi di collegamento tra motorino di avviamento e batteria;
- Scollegare le due tubazioni di recupero olio «N» - **Fig. 09-06**, dal telaio;



- Scollegare dal corpo farfallato la tubazione di raccordo al filtro benzina «O» - **Fig. 09-07**;
- Sganciare il cavo della trasmissione comando frizione dalla leva sul coperchio della scatola cambio;
- Scollegare il tirante leva cambio dal relativo selettore;
- Posizionare sotto al blocco motore un supporto adeguato;



- Svitare le viti di fissaggio «P» - **Fig. 09-08** al telaio anteriore da entrambi i lati della moto;
- Allentare le viti «Q» - **Fig. 09-08** di fissaggio telaio anteriore al telaio, quindi ruotarlo in avanti;
- Svitare le viti «R» - **Fig. 09-08/A** di fissaggio campana frizione al telaio;
- Svitare i dadi «S» - **Fig. 09-08** di bloccaggio perno collegamento piastre laterali, quindi sfilare il perno;
- Svitare la vite «T» - **Fig. 09-08** di fissaggio superiore scatola cambio quindi estrarre il blocco motore/cambio.

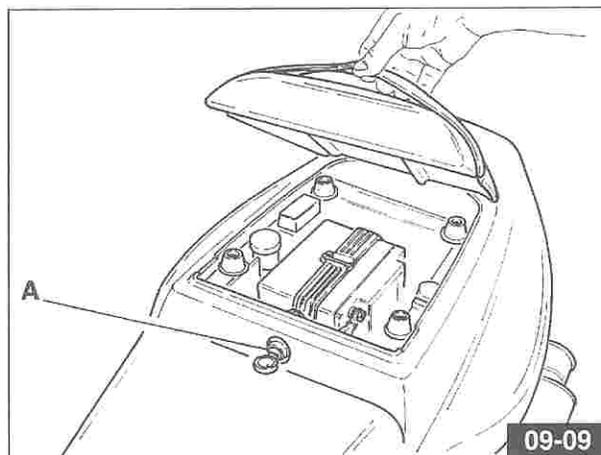


9.2 SPORT 1100 I E DAYTONA RS

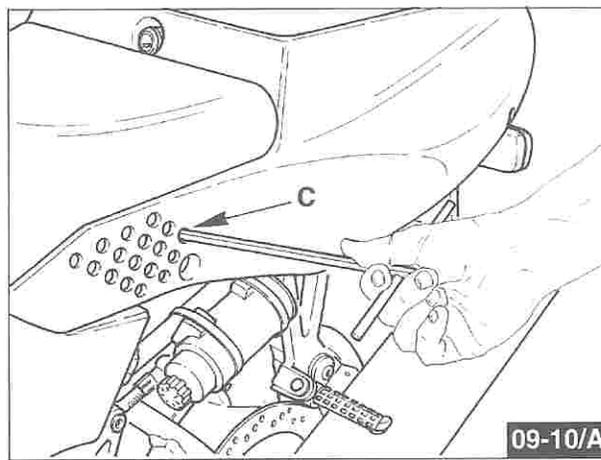
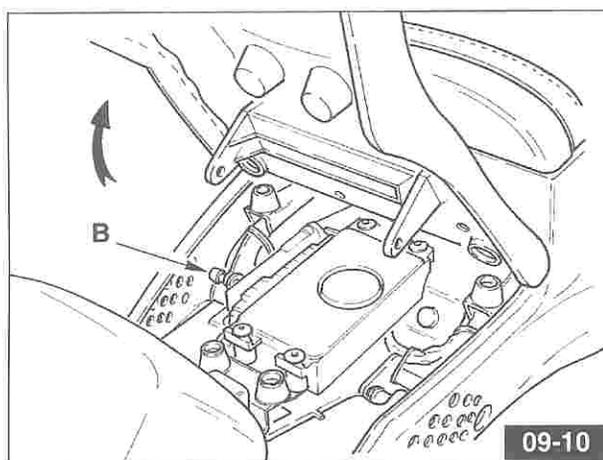
 **N.B.** La sequenza e le operazioni per lo smontaggio sono identiche per entrambi i modelli.

Per lo smontaggio operare come segue:

- Rimuovere la sella passeggero sbloccando la serratura «A» - **Fig. 09-09** con la stessa chiave del commutatore di accensione;



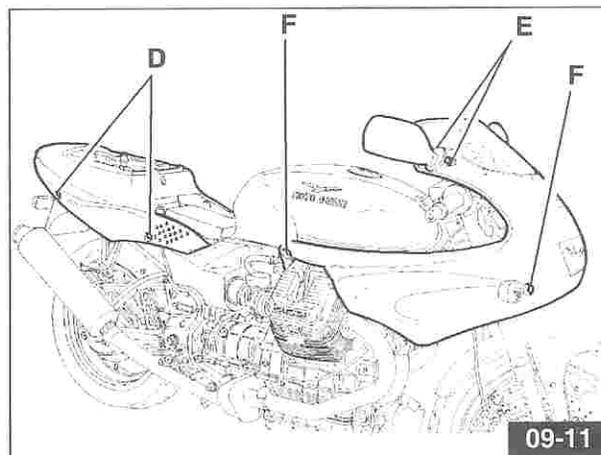
- Rimuovere la sella pilota usando una chiave a brugola da mm 6, svitare da entrambi i lati le viti perno «B» - **Fig. 09-10** raggiungibili dai fori «C» - **Fig. 09-10/A** praticati sulla fiancata del codone;



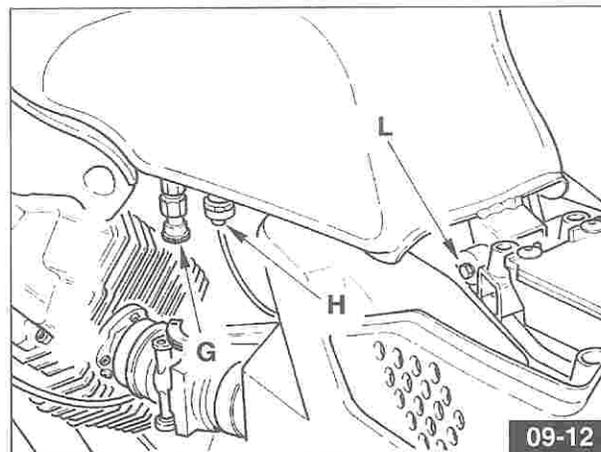
- Svitare le viti «D» - **Fig. 09-11** da entrambi i lati della moto quindi togliere il codone;
- Svitare le viti «E» - **Fig. 09-11** di fissaggio superiore della carenatura al telaio;

 **N.B.** Svitando le suddette viti vengono liberati anche gli specchietti retrovisori per cui è necessario toglierli.

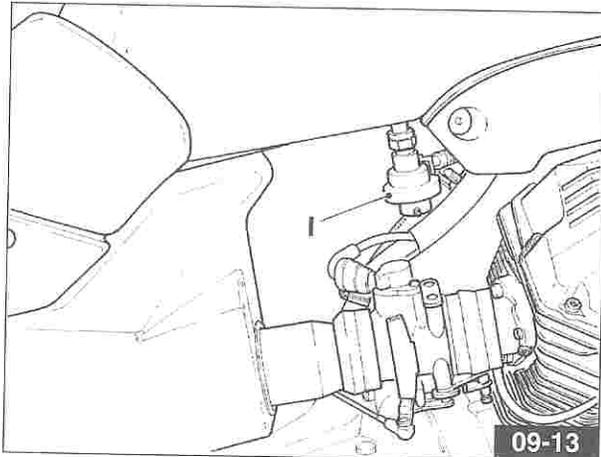
- Svitare le viti «F» - **Fig. 09-11** di fissaggio laterale della carenatura da entrambi i lati quindi sfilarla;



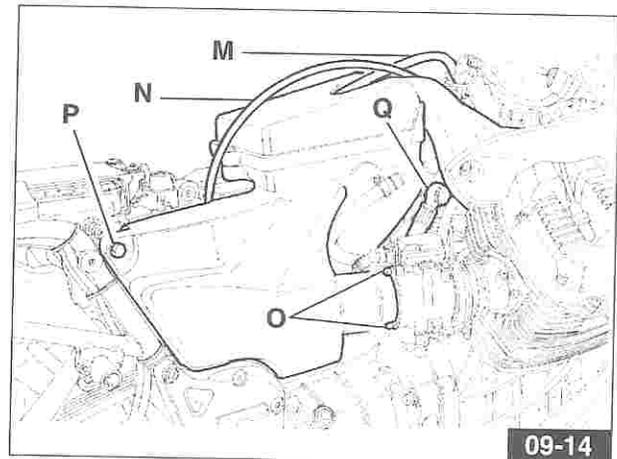
- Chiudere il rubinetto carburante «G» - **Fig. 09-12**;
- Staccare la connessione elettrica del segnalatore riserva carburante «H» - **Fig. 09-12**;
- Staccare le tubazioni carburante dal rubinetto «G» - **Fig. 09-12** e dal regolatore di pressione «I» - **Fig. 09-13**;
- Svitare la vite «L» - **Fig. 09-12**, staccare il tubetto di sfiato e togliere il serbatoio;



- Scollegare il tubo di collegamento del sensore di pressione assoluta «M» - Fig. 09-14, poi scollegare il cavo del contachilometri «N» - Fig. 09-14, quindi svitare le viti «O» - Fig. 09-14 di fissaggio manicotti ai corpi farfallati da entrambi i lati della moto;
- Svitare le viti di fissaggio posteriore «P» - Fig. 09-14, quindi togliere la scatola filtro;
- Smontare l'impianto di scarico;
- Scollegare tutti i connettori elettrici dei vari utilizzatori collegati al blocco motore;
- Staccare i cavi delle candele;
- Scollegare i cavi di collegamento tra motorino di avviamento e batteria;
- Scollegare le due tubazioni di recupero olio «Q» - Fig. 09-14 dal telaio;

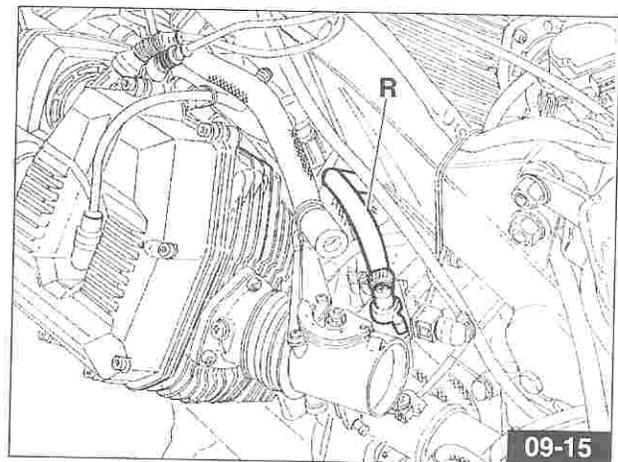


09-13



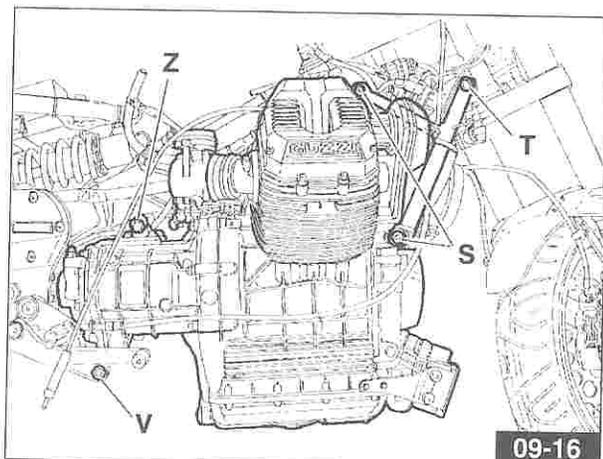
09-14

- Scollegare dal corpo farfallato la tubazione di raccordo al filtro benzina «R» - Fig. 09-15;
- Sganciare il cavo della trasmissione comando frizione dalla leva sul coperchio della scatola cambio;
- Scollegare il tirante leva cambio dal relativo selettore;
- Posizionare sotto al blocco motore un supporto adeguato;

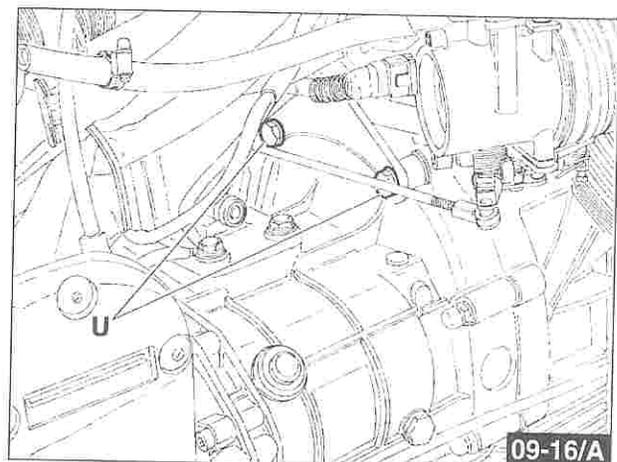


09-15

- Svitare le viti di fissaggio «S» - Fig. 09-16 al telaio anteriore da entrambi i lati della moto;
- Allentare le viti «T» - Fig. 09-16 di fissaggio telaio anteriore al telaio, quindi ruotarlo in avanti;
- Svitare le viti «U» - Fig. 09-16/A di fissaggio campana frizione al telaio;
- Svitare i dadi «V» - Fig. 09-16 di bloccaggio perno collegamento piastre laterali, quindi sfilare il perno;
- Svitare la vite «Z» - Fig. 09-16 di fissaggio superiore scatola cambio, quindi rimuovere il blocco motore/ cambio.

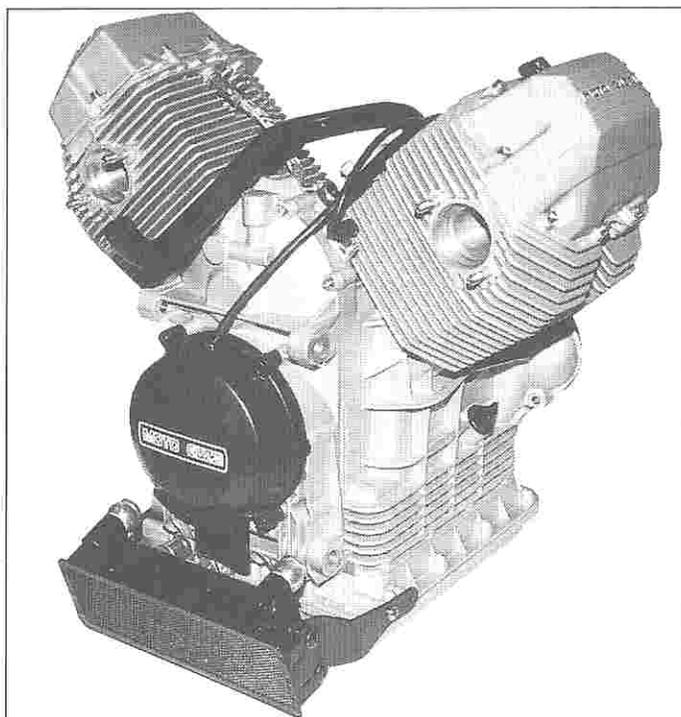


09-16



09-16/A

10 GRUPPO MOTORE (SPORT 1100 I)

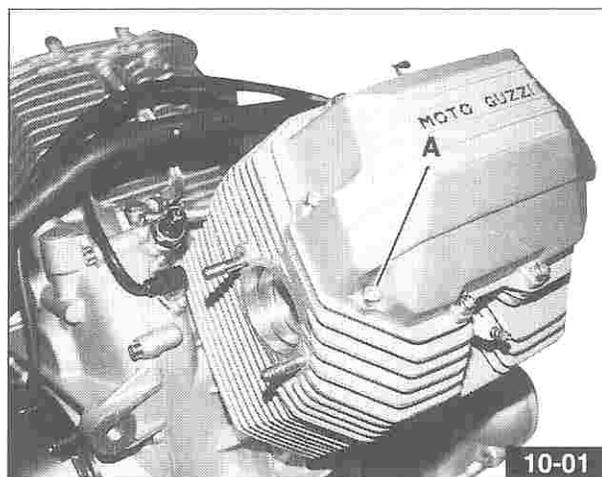


10.1 SMONTAGGIO GRUPPO MOTORE

 N.B. Alle pagine 68 e 69 sono rappresentate le figure in esploso dei gruppi più significativi del motore.

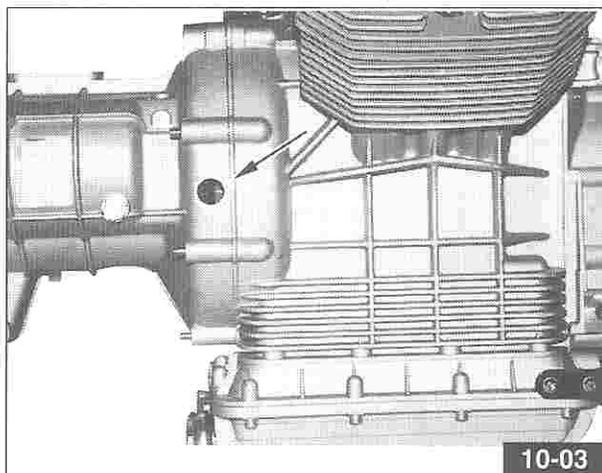
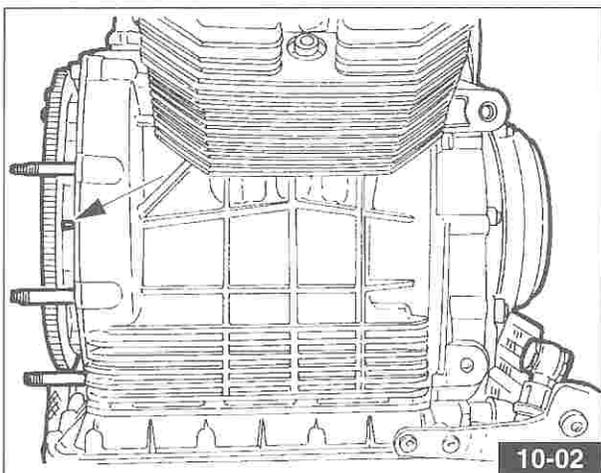
Per lo smontaggio del gruppo motore operare come segue:

- Svitare le viti «A» di Fig. 10-01 di tenuta sul coperchio testa e togliere il coperchio stesso.

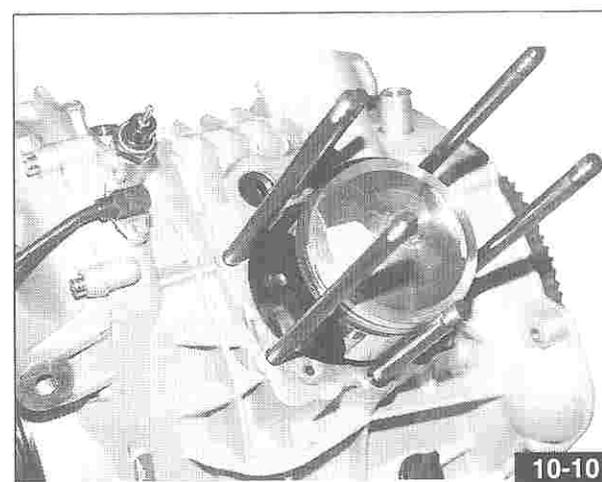
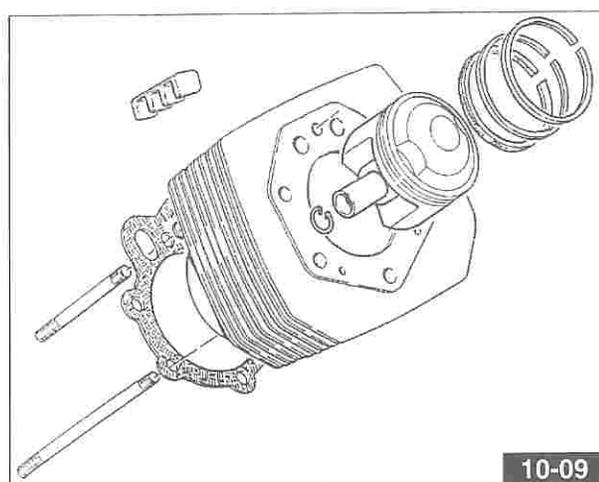
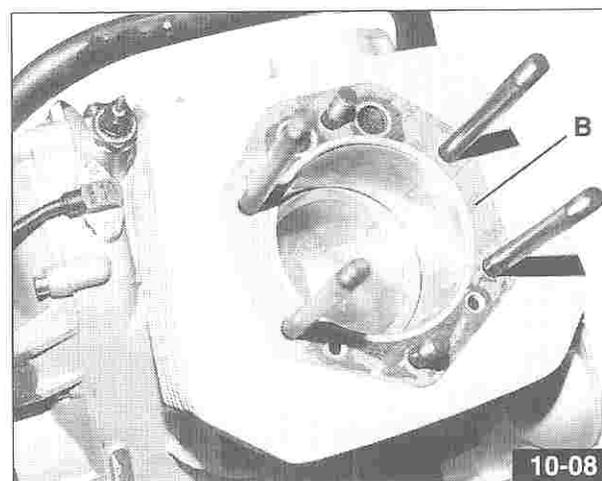
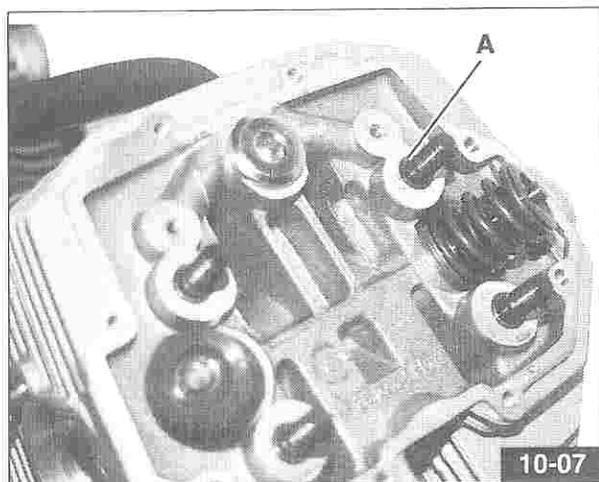
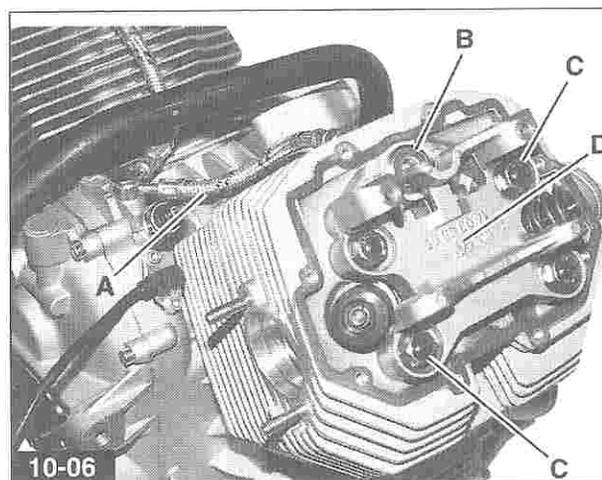
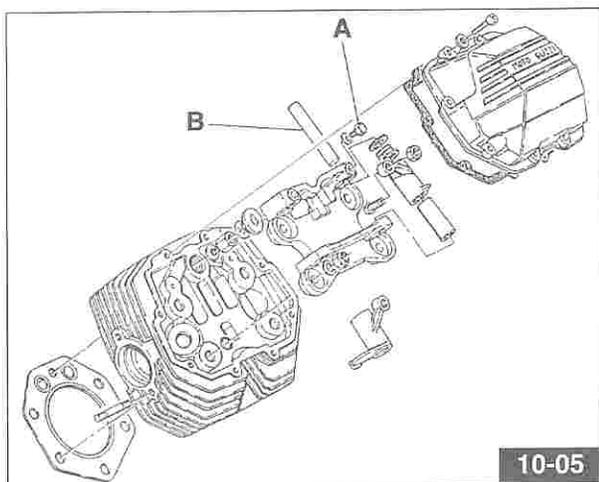
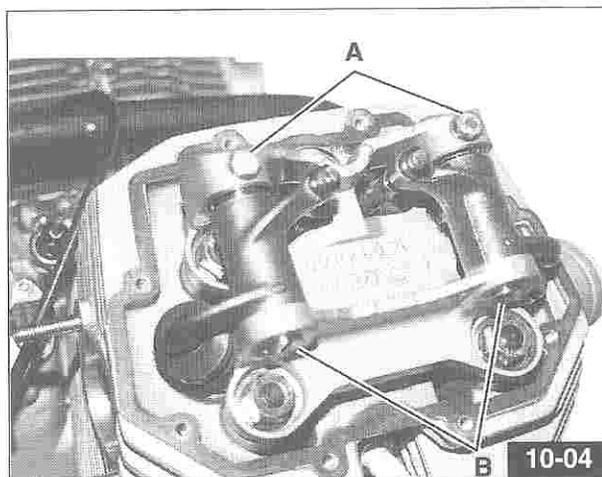


- Ruotare l'albero motore in posizione di P.M.S. in fase di scoppio (valvole chiuse) del cilindro Sx. verificando la posizione che è indicata dall'apposita tacca evidenziata in Fig. 10-02.

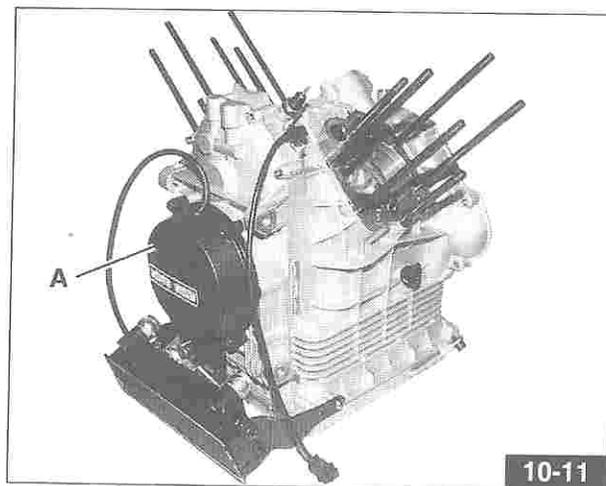
 N.B. È possibile effettuare questa operazione anche quando il cambio è assemblato al blocco motore in quanto la posizione della tacca è verificabile attraverso l'apposito foro indicato in Fig. 10-03.



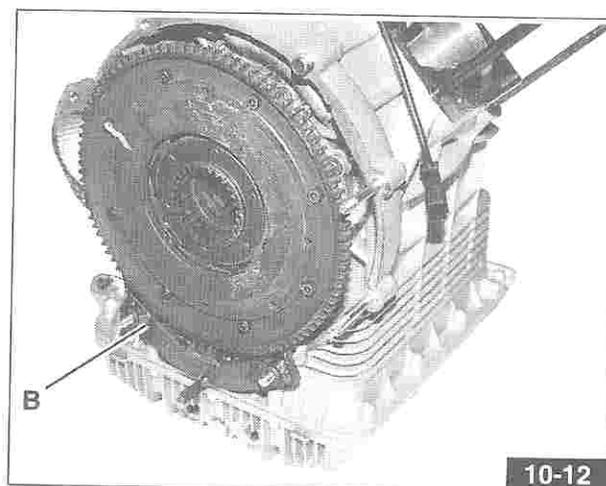
- Togliere le 2 viti «A» ed estrarre i perni dei bilancieri «B» aiutando la fuoriuscita degli stessi con cacciavite (Fig. 10-04 e 10-05).
- Scollegare la tubazione «A» - Fig. 10-06 di mandata olio alle teste; svitare il tappo filettato «B» - Fig. 10-06 e svitare il sottostante dado a colonnetta ed i 5 dadi «C» - Fig. 10-06; togliere il supporto bilancieri «D» - Fig. 10-06.
- Distaccando leggermente la testa dal cilindro, togliere i 4 anelli OR «A» e sfilare la testa (Fig. 10-07).
- Togliere la guarnizione «B» tra testa e cilindro, ed estrarre il cilindro (Fig. 10-08 / 10-09 e 10-10).



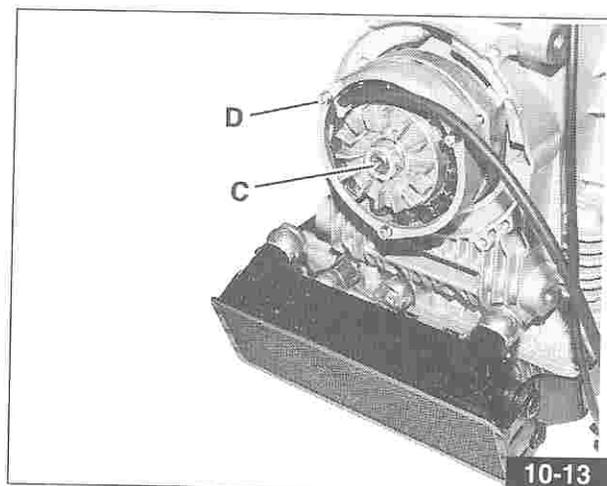
- Disimpegnare i fermi dello spinotto, estrarre lo spinotto e togliere il pistone.
In caso di necessità, per l'estrazione dello spinotto utilizzare apposito attrezzo reperibile in commercio.
- Ripetere le medesime operazioni di smontaggio anche per il cilindro destro (Fig. 10-11).
- Svitare le 4 viti di tenuta e togliere il coperchio anteriore «A» dell'alternatore (Fig. 10-11).



- Applicare sul volano motore l'apposito attrezzo di bloccaggio «B» - Fig. 10-12 (cod. 12 91 18 01).

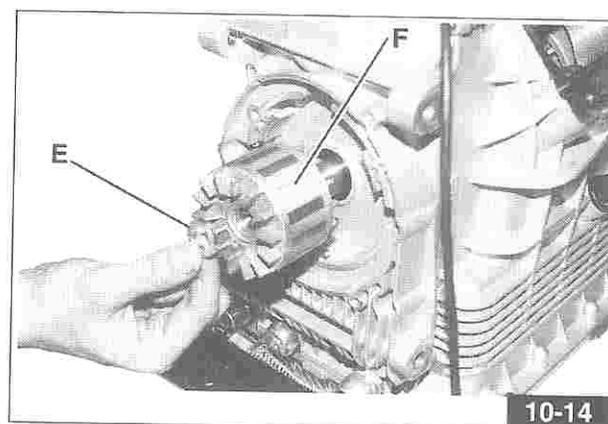


- Svitare il dado centrale «C» di tenuta del rotore (Fig. 10-13).
- Svitare le 3 viti «D» di tenuta dello statore del generatore e togliere lo stesso (Fig. 10-13).

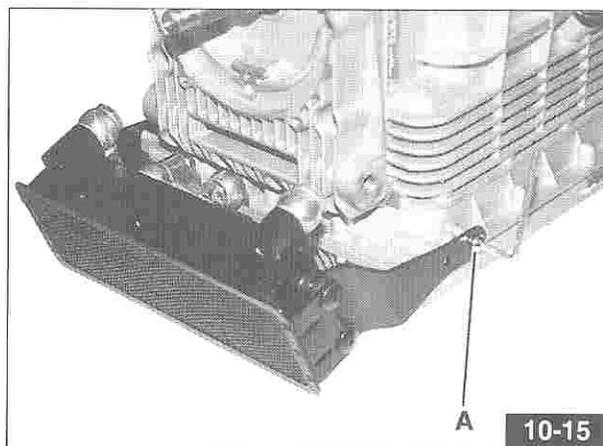


- Togliere la rondella «E» ed estrarre il rotore «F» (Fig. 10-14).

 **N.B.** per evitare smagnetizzazioni del rotore, inserire nuovamente lo stesso nello statore precedentemente smontato.



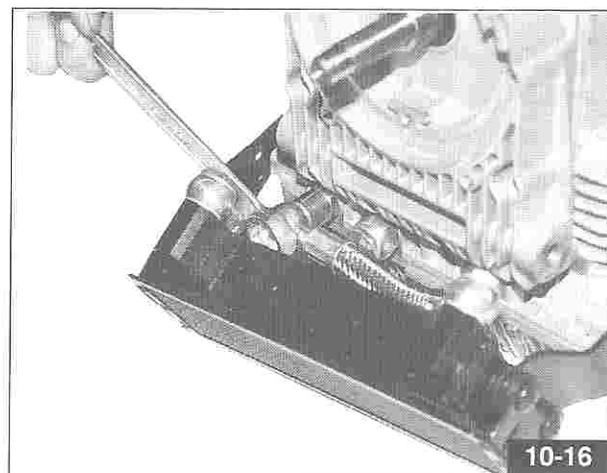
- Scollegare il radiatore dai fissaggi sul blocco motore svitando le due viti «A» da entrambi i lati (Fig. 10-15).



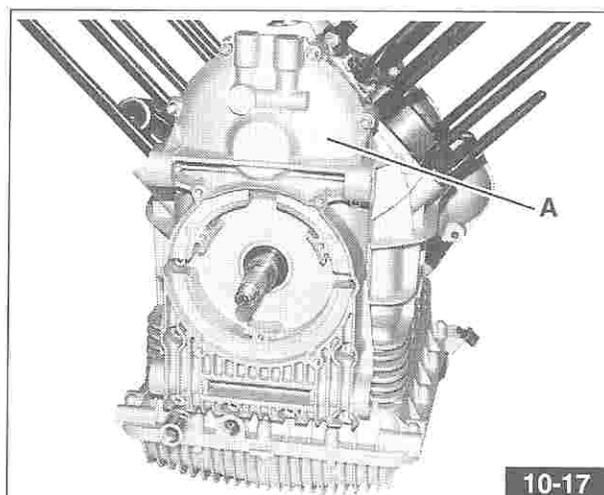
- Scollegare con chiave esagonale le due tubazioni olio (Fig. 10-16).
- Togliere il radiatore completo di supporti e tubazioni.

ATTENZIONE

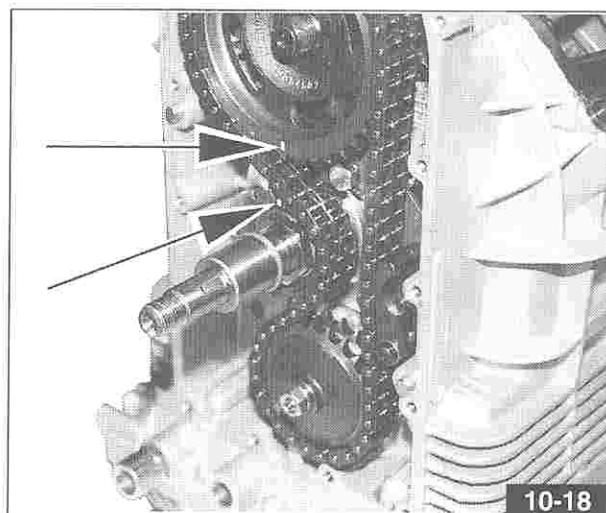
Al momento del rimontaggio sostituire le guarnizioni di alluminio.



- Svitare le 14 viti di tenuta del coperchio distribuzione «A» (Fig. 10-17) quindi toglierlo.



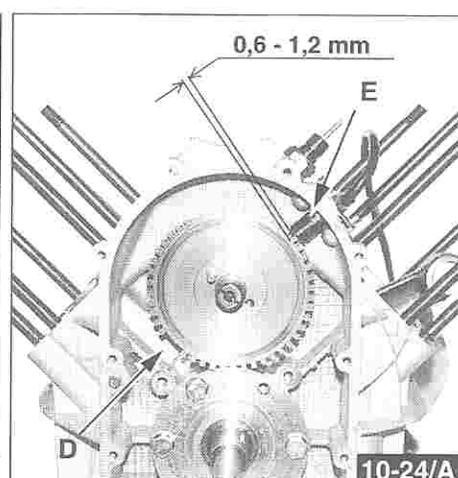
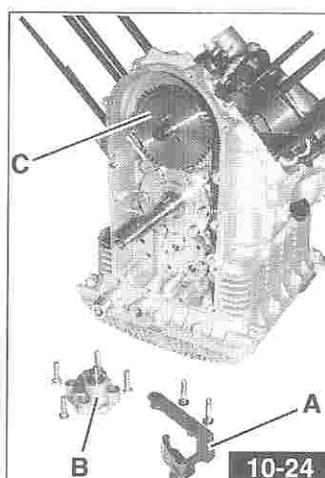
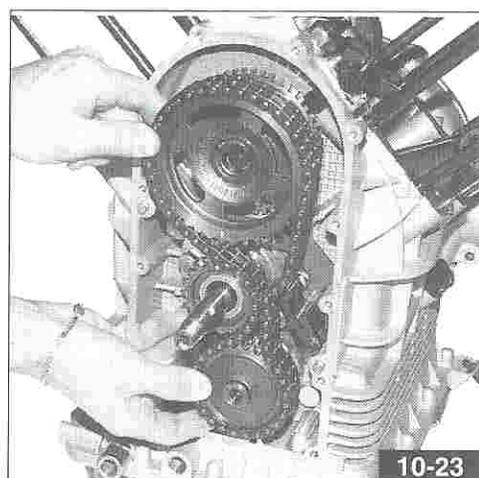
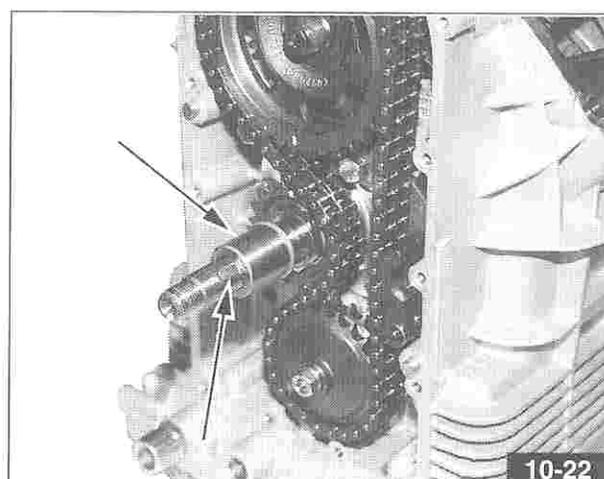
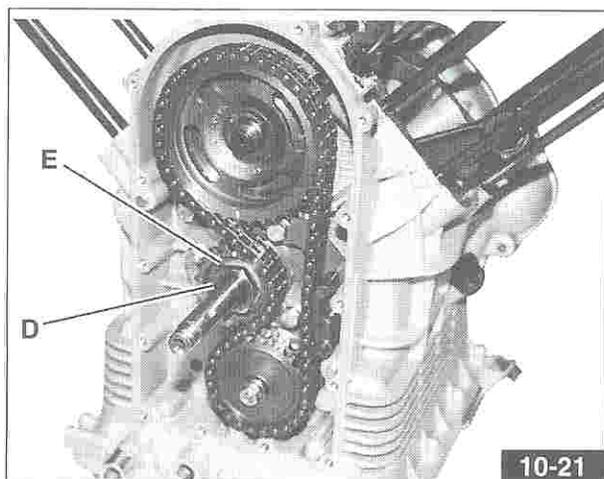
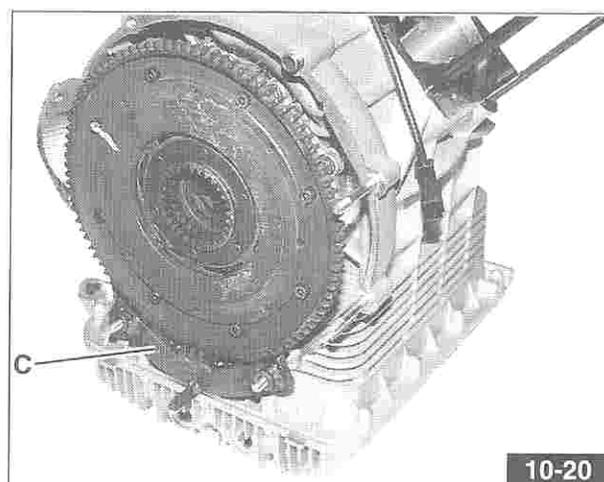
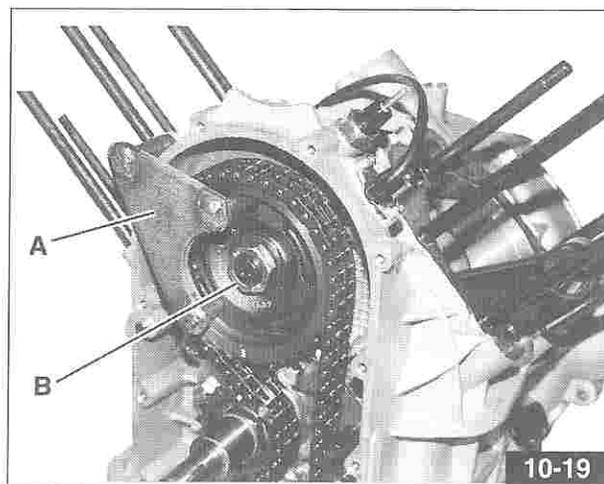
- In Fig. 10-18 sono stati evidenziati i contrassegni di fasatura della distribuzione da ripristinare al successivo rimontaggio.



- Utilizzando l'apposito attrezzo di tenuta dell'ingranaggio della distribuzione «A» - Fig. 10-19 (cod. 14 92 73 00), svitare il dado centrale di tenuta dell'ingranaggio «B» - Fig. 10-19 all'albero a camme.
- Applicare sul volano motore l'attrezzo di bloccaggio «C» - Fig. 10-20 (cod. 12 91 18 01) e svitare il dado centrale «D» - Fig. 10-21 di tenuta dell'ingranaggio comando distribuzione «E» - Fig. 10-21 sull'albero motore.
- Togliere la chiavetta e sfilare il distanziale (Fig. 10-22).
- Dopo aver svitato il dado di tenuta dell'ingranaggio comando pompa olio, estrarre la terna di ingranaggi unitamente alla catena (Fig. 10-23).
- Smontare il tendicatena della distribuzione «A» e la pompa dell'olio «B» (Fig. 10-24).
- Smontare la ruota fonica «C» - Fig. 10-24.

👁 IMPORTANTE

Al momento del rimontaggio, posizionare la ruota fonica con la parte di dentatura fresata «D» - Fig. 10-24/A dal lato opposto a quello del sensore di fase «E» - Fig. 10-24/A; controllare inoltre con uno spessore inserito tra l'estremità del sensore di fase e la superficie dei denti della ruota fonica, il traferro che deve essere compreso tra 0,6 e 1,2 mm.



- Svitare le 3 viti «C» della flangia «D» di tenuta dell'albero a camme «E» ed estrarre l'albero a camme dopo aver sfilato dalle relative sedi le punterie «F» (Fig. 10-25).

- Applicare sul volano motore l'attrezzo di bloccaggio «A» (cod. 1291 18 01) e l'attrezzo «B» (cod. 30 90 65 10) per la compressione delle molle frizione (Fig. 10-26).

- Svitare le otto viti di tenuta «C» della corona montata sul volano motore (Fig. 10-26).

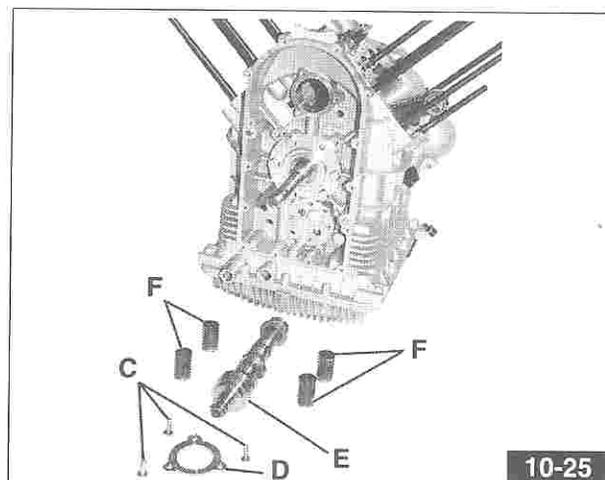
- Togliere la corona dentata «D» - Fig. 10-27 ricordando, al successivo rimontaggio, di ripristinare i riferimenti indicati dalla freccia «E» - Fig. 10-27.

- Dall'interno del volano motore estrarre i dischi frizione e le relative molle (Fig. 10-28 e 10-29).

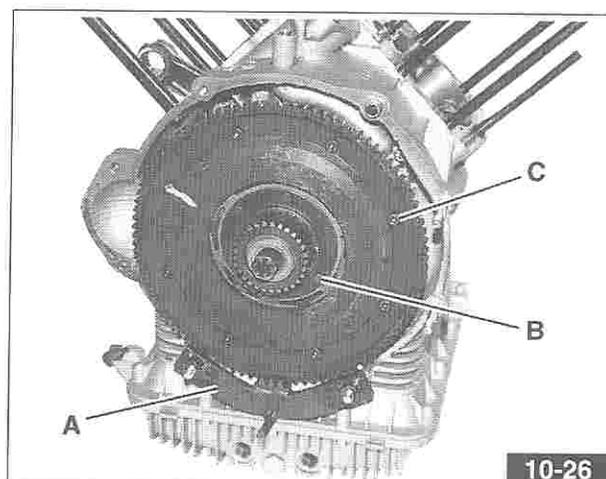
N.B. Posizionare l'attrezzo di bloccaggio «A» (Cod. 1291 18 01) nel modo indicato in Fig. 10-30.

- Svitare le sei viti «B» di tenuta del volano all'albero motore e smontare il volano (Fig. 10-30).

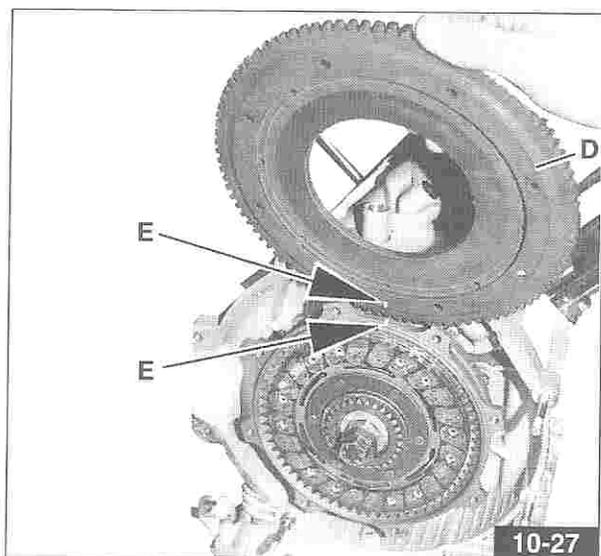
Dette viti dato l'elevato carico e le sollecitazioni alle quali sono sottoposte, al successivo rimontaggio dovranno essere sostituite con viti nuove; (applicare sulle viti Loctite frena filetti tipo medio e bloccare alle coppie di serraggio di Kgm 4÷4,2).



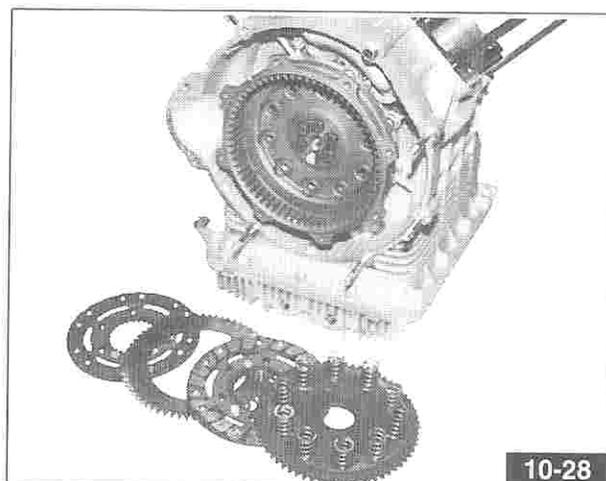
10-25



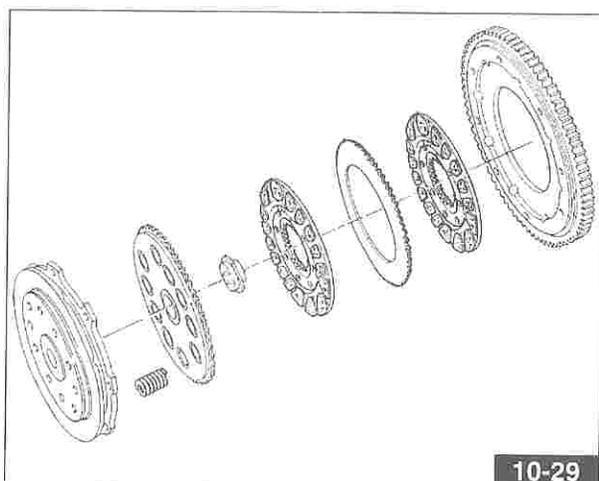
10-26



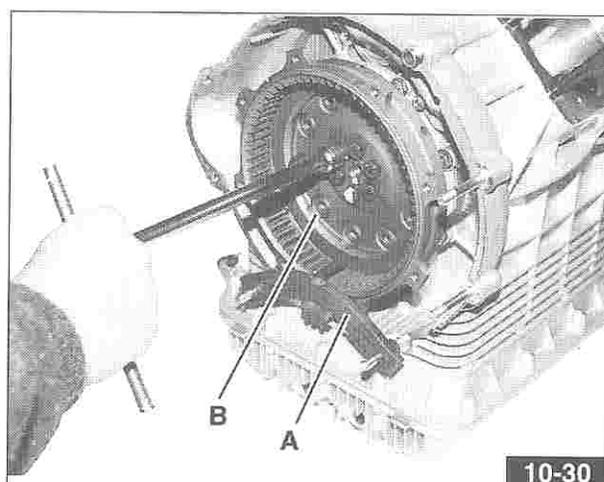
10-27



10-28



10-29



10-30

Prima di smontare la coppa dal basamento motore è possibile effettuare lo smontaggio del filtro olio operando nel modo seguente:

- Con attrezzo (Cod. 01929100) svitare il coperchietto di chiusura esterno «A» - Fig. 10-31.
- Sempre utilizzando lo stesso attrezzo, ma montato in senso inverso svitare e togliere il filtro «B» - Fig. 10-31/A.

ATTENZIONE

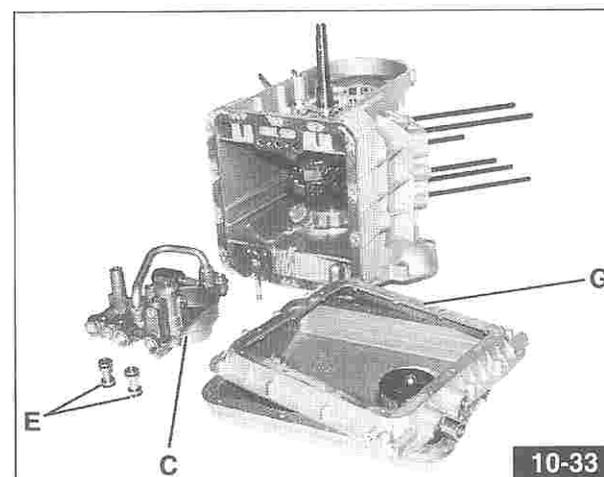
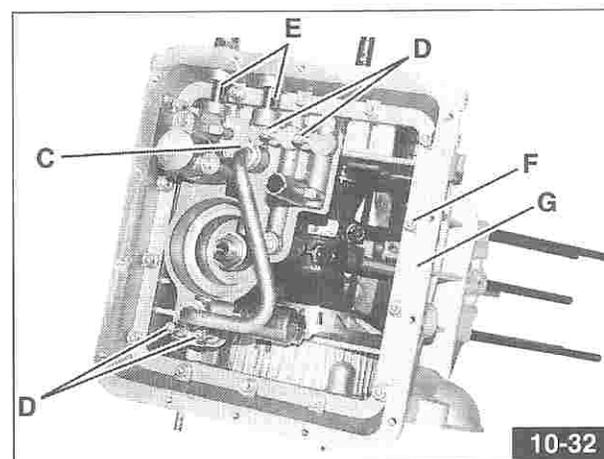
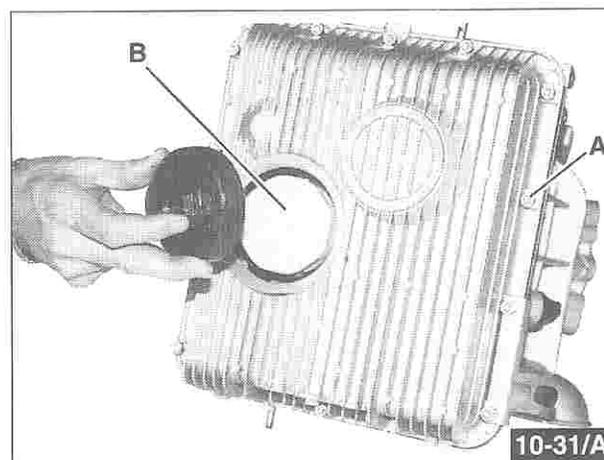
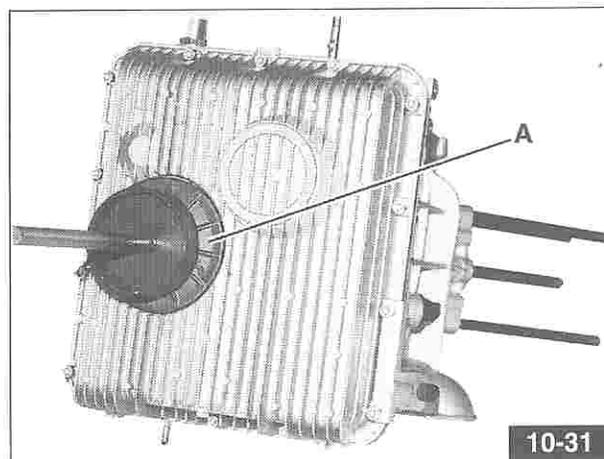
Nel rimontaggio del coperchietto di chiusura esterno «A» - Fig. 10-31 fare estrema attenzione nel posizionare l'anello OR. Nel caso questo fosse danneggiato provvedere alla sua sostituzione.

- Svitare le 14 viti periferiche «A» di tenuta della coppa al basamento (Fig.10-31/A), quindi smontarla.

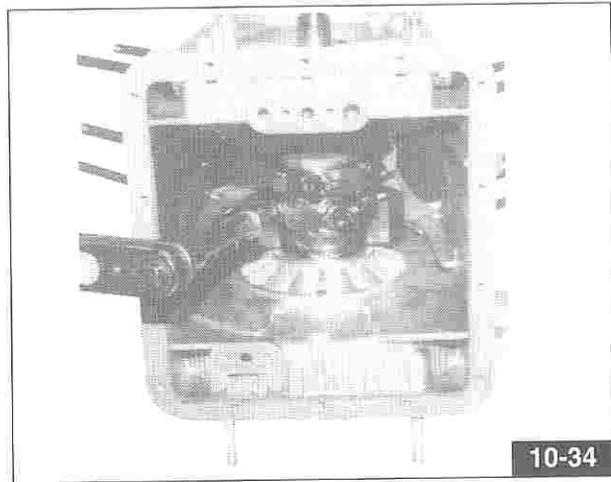
- Smontare il supporto filtro olio «C» - Fig. 10-32 e Fig. 10-33 svitando le viti di fissaggio «D» - Fig. 10-32 e sfilando i tubetti passaggio olio «E» - Fig. 10-32 e Fig. 10-33.

- Svitare le viti di tenuta «F» - Fig. 10-32 e smontare la flangia «G» - Fig. 10-32 e Fig. 10-33.

N.B. Nella prima serie del modello SPORT 1100 I la flangia «G» era corpo unico col supporto filtro olio come illustrato nella Tav. 1 di pag. 68.



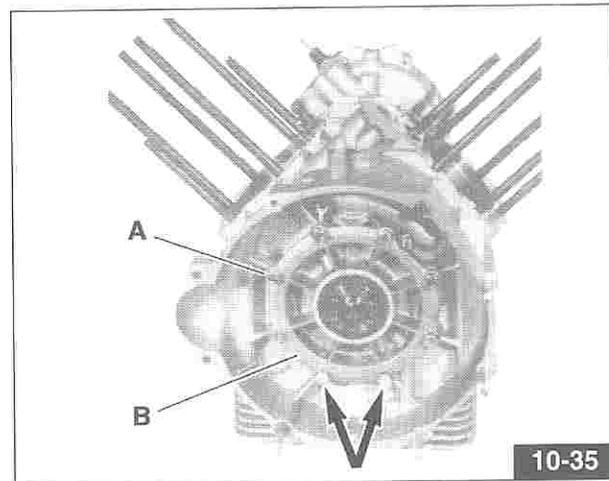
- Dall'interno del basamento svitare le viti di accoppiamento delle bielle e togliere le bielle stesse **Fig. 10-34**.



10-34

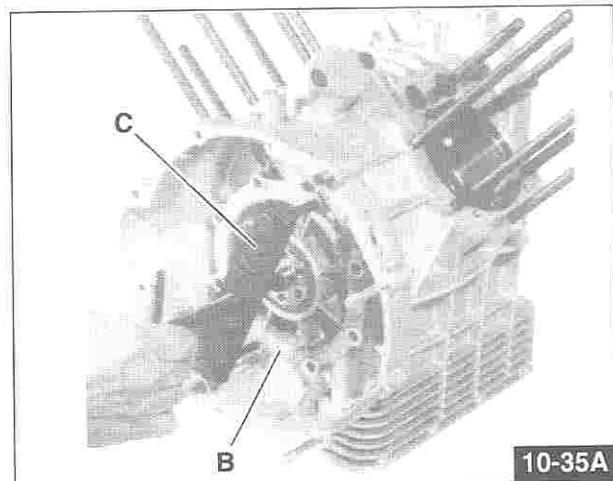
- Svitare le otto viti «A» di tenuta della flangia posteriore «B» di supporto dell'albero motore **(Fig. 10-35)**.

Al successivo rimontaggio per evitare trafileamenti di olio, applicare del nastro di teflon sulle 2 viti indicate dalla freccia **(Fig. 10-35)**.



10-35

- Applicare, come indicato in **Fig. 10-35A**, l'attrezzo «C» (cod. 12 91 36 00) per l'estrazione della flangia posteriore «B».
- Togliere la flangia e sfilare posteriormente l'albero motore.



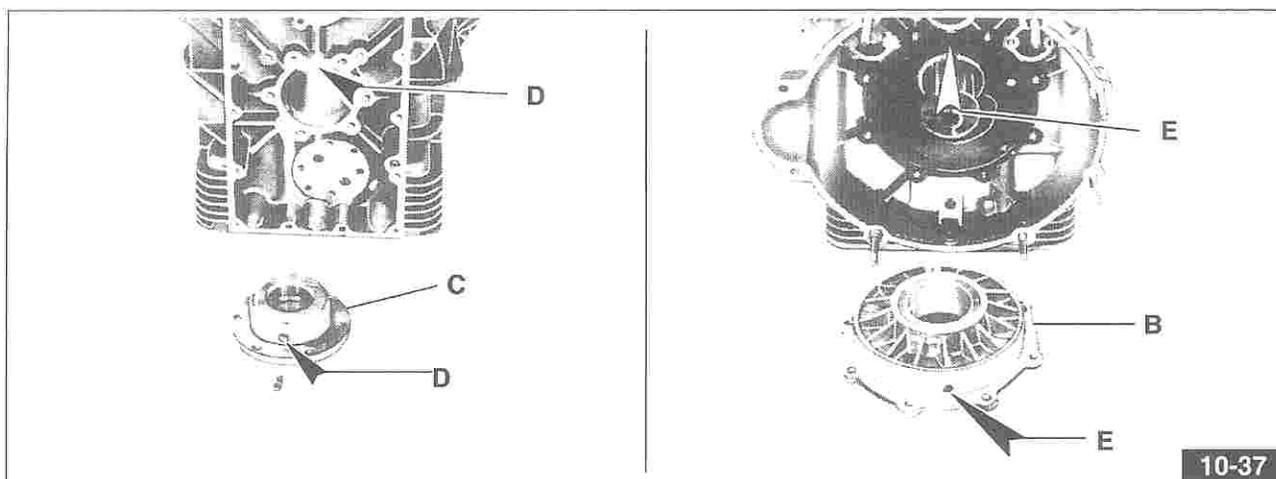
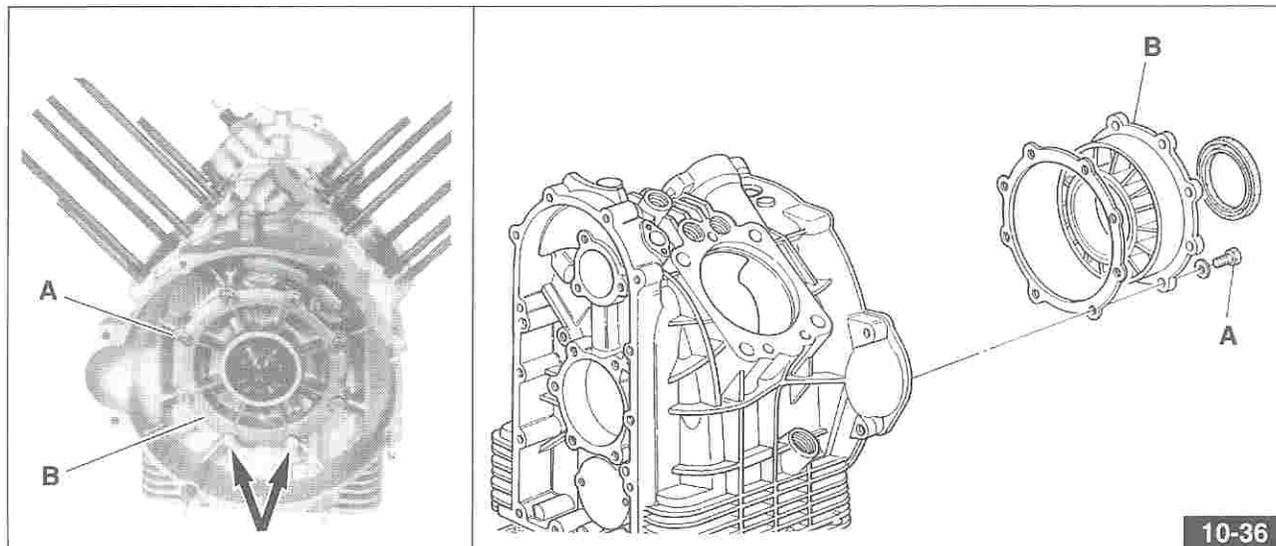
10-35A

10.1.1 RIMONTAGGIO MOTORE

Prima di effettuare il rimontaggio procedere ad un accurato controllo dei componenti, secondo quanto indicato al Cap. 10.1.2 "CONTROLLI".

- Per il rimontaggio procedere in ordine inverso allo smontaggio tenendo presente quanto segue:
- Per evitare perdite olio dalle 2 viti inferiori «A» di fissaggio della flangia posteriore «B» di supporto albero motore, applicare sulle stesse nastro di teflon (Fig. 10-36).

Nel montare le flange «B» e «C» sul basamento rispettare la posizione di montaggio dei fori «D» ed «E» (Fig. 10-37).



- Verificare il gioco di montaggio tra i rasamenti delle bielle e le spalle dell'albero motore (gioco previsto mm 0,30÷0,50).

Dopo aver montato l'albero motore nel basamento, bloccare le viti di accoppiamento dei cappelli alla coppia di serraggio di Kgm 6,1÷6,6.

ATTENZIONE

Dato l'elevato carico e sollecitazioni alle quali dette viti sono sottoposte, dovranno essere sostituite con viti nuove.

N.B. Quando sono montate le bielle CAR-RILLO la coppia di serraggio è di kg. 8,5 ÷ 9,3. Applicare lubrificante "FEL-PRO" sul filetto delle viti e sui piani di appoggio.

