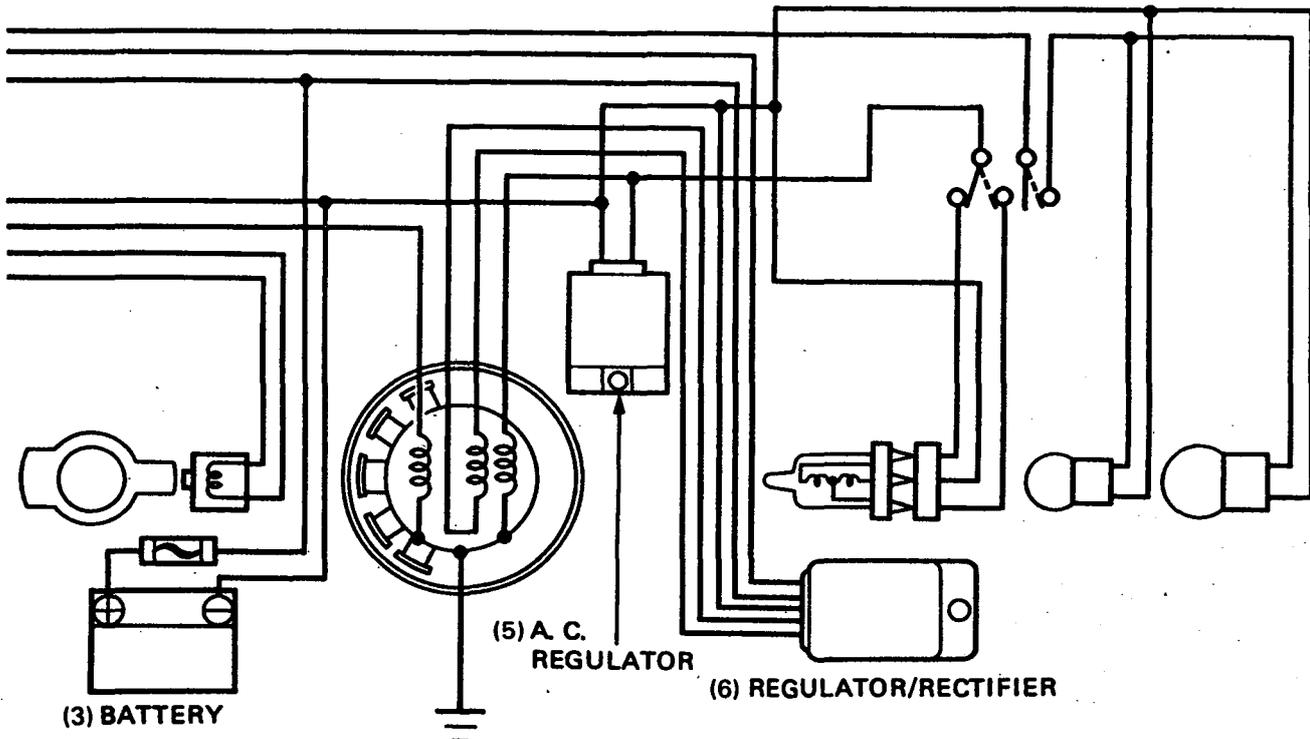
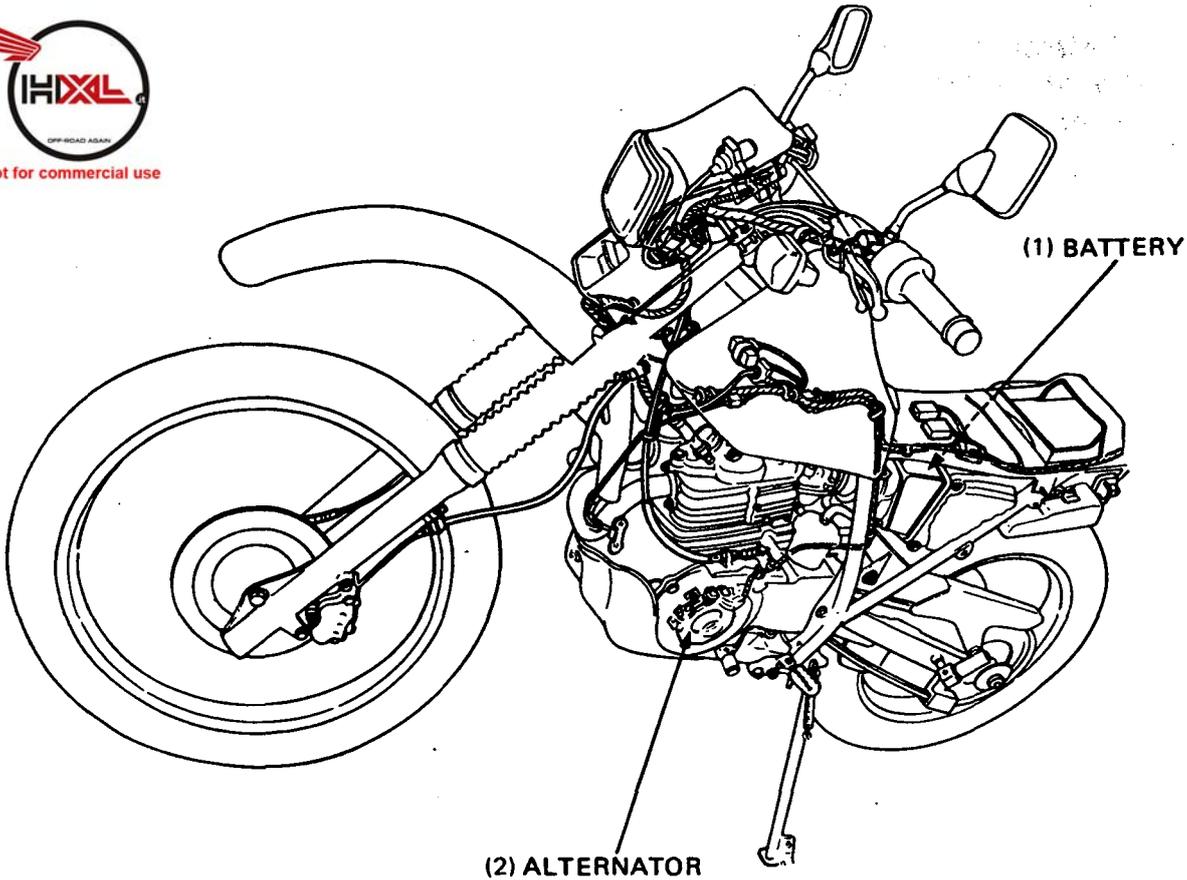




16. BATTERIA/CIRC. DI RICAR.



16

- (1) BATTERIA
- (2) ALTERNATORE
- (3) BATTERIA
- (4) ALTERNATORE
- (5) REGOLATORE CORRENTE ALTERNATA
- (6) REGOLATORE/RADDRIZZATORE



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	16-1
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	16-1
BATTERIA	16-2
CIRCUITO DI RICARICA	16-3

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Il livello del liquido elettrolitico della batteria deve essere controllato regolarmente e rabboccato con acqua distillata se necessario.
- Togliere la batteria dalla moto quando la si deve ricaricare. Qualora la batteria venga ricaricata senza rimuoverla dal motociclo staccare i cavi ad essa collegati.
- Tenere lontane fiamme o scintille dalla batteria allorché questa viene ricaricata in quanto essa produce idrogeno.
- Per la rimozione dell'alternatore vedere pag. 9-2.
- La batteria può essere sottoposta a carica rapida solo in caso di emergenza. È consigliabile usare sempre una carica lenta.

DATI TECNICI

Alternatore
Ricarica giri/min
Potenza

Max. 8000 giri/min
Max. 6,5 ampere a 8000 giri/min
Min. 3 ampere a 2500 giri/min

Batteria
Capacità
Fusibile
Valore nominale
Regolatore di tensione

12V 3Ah
Principale 10A
Transistorizzato, non regolabile



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Non vi è corrente — Chiave di accensione in posizione ON

1. Batteria scarica
 - Batteria non ricaricata
 - Liquido elettrolitico batteria evaporato
 - Impianto di ricarica difettoso
2. Cavo della batteria staccato
3. Fusibile principale bruciato
4. Interruttore di accensione difettoso

Corrente debole — Chiave di accensione in posizione ON

1. Batteria debole
 - Insufficiente livello liquido elettrolitico
 - Batteria completamente scarica
 - Impianto di ricarica difettoso
2. Batteria mal collegata

Corrente debole — Motore in marcia

1. Batteria parzialmente scarica
 - Insufficiente livello liquido elettrolitico
 - Uno o più elementi fuori uso
2. Impianto di ricarica difettoso

Generazione di corrente intermittente

1. Batteria mal collegata
2. Impianto di ricarica mal collegato
3. Circuito di accensione in corto o collegamento difettoso
4. Circuito di illuminazione in corto o collegamento difettoso

Circuito di ricarica difettoso

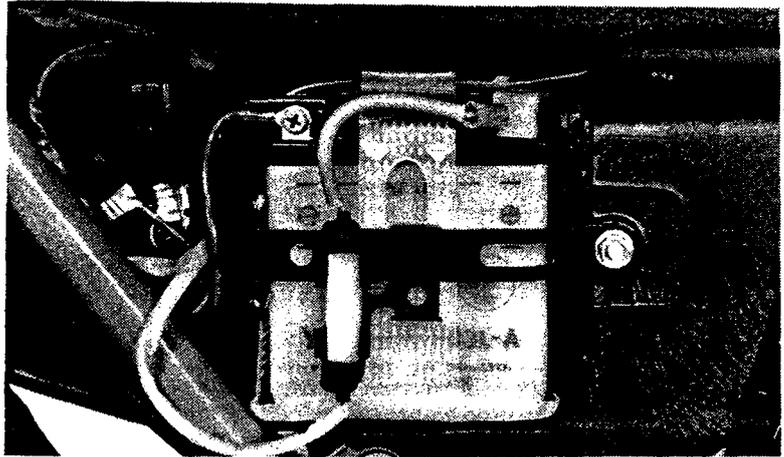
1. Filo o connettore mal fissato, rotto o in corto circuito
2. Regolatore di tensione difettoso
3. Raddrizzatore difettoso
4. Alternatore difettoso



BATTERIA

RIMOZIONE

Rimuovere la fiancatina destra.
Togliere il dado e aprire il supporto della batteria.
Staccare il terminale negativo, poi il terminale positivo dalla batteria.
Rimuovere la batteria.



Not for commercial use

CONTROLLO DEL PESO SPECIFICO

Controllare ciascun elemento immettendo il liquido elettrolitico in un densimetro.

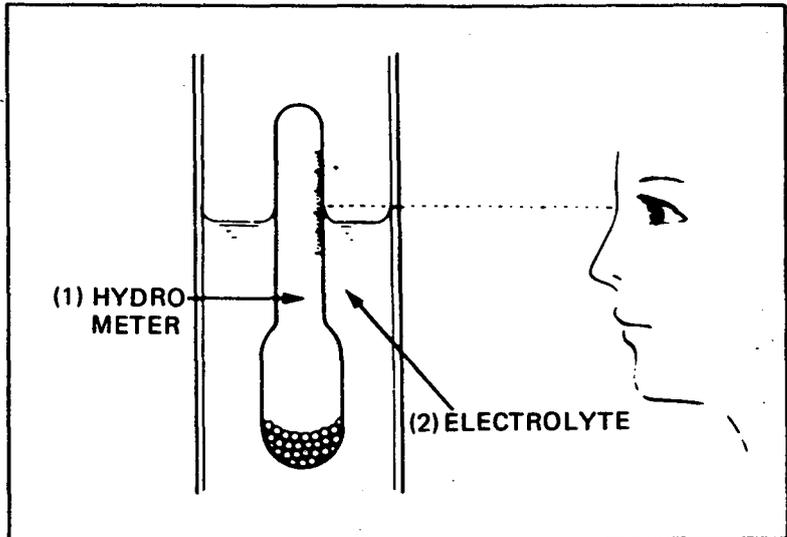
PESO SPECIFICO (20°C)

1,27 – 1,29 Completamente carica
1,26 o inferiore Parzialmente scarica

NOTA:

- La batteria deve essere ricaricata se il peso specifico è inferiore a 1,23.
- Il peso specifico varia al variare della temperatura come indicato nella tabella.
- Sostituire la batteria se vi sono segni evidenti di solfatazione.
- Sostituire la batteria se vi è accumulo di sedimenti sul fondo degli elementi.

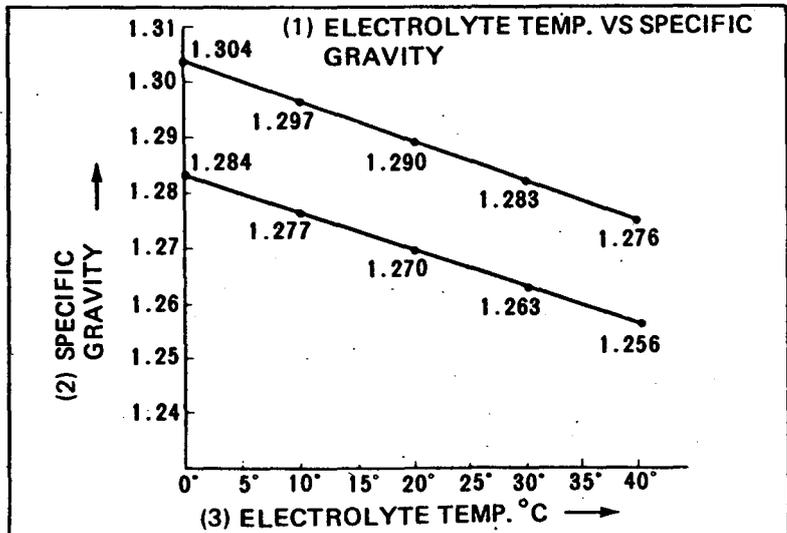
- (1) DENSIMETRO
(2) LIQUIDO ELETTRILITICO



ATTENZIONE

*La batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con la pelle, gli occhi o gli abiti.
Antidoto: lavare abbondantemente con acqua e consultare immediatamente un medico.*

- (1) PESO SPECIFICO IN FUNZIONE DELLA TEMPERATURA DELLA BATTERIA
(2) PESO SPECIFICO
(3) TEMPERATURA LIQUIDO ELETTRILITICO °C





BATTERIA/CIRCUITO DI RICARICA

CARICA DELLA BATTERIA

Collegare il cavo positivo (+) del carica batterie al terminale positivo della batteria.
Collegare il cavo negativo (-) del carica batterie al terminale negativo della batteria.

Intensità della corrente di carica:

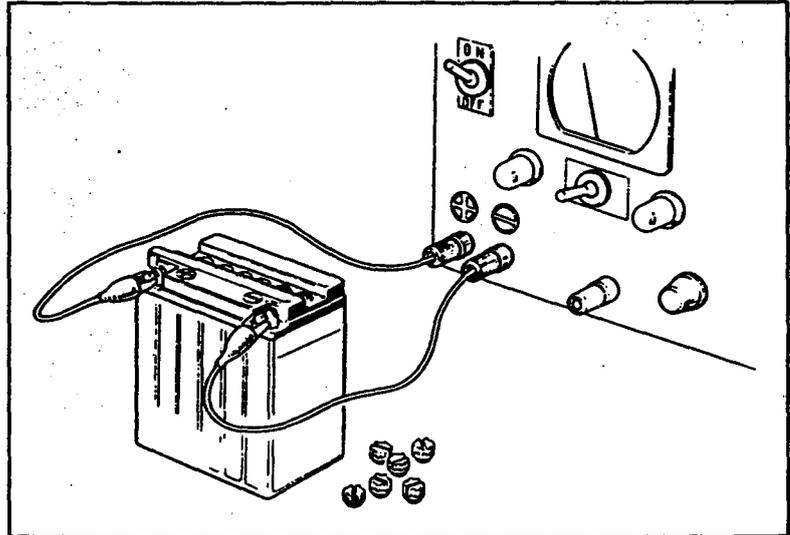
1,2 ampere max.

Carica:

Caricare la batteria finché il peso specifico è di 1,27-1,29 a 20°C.

ATTENZIONE

- *Prima di caricare la batteria, togliere il tappo di ciascun elemento.*
- *Tenere fiamme o scintille lontano dalla batteria durante la carica.*
- *Far passare la corrente o arrestarne il flusso per mezzo dell'interruttore del carica batterie e non attaccando o staccando i morsetti dai terminali della batteria.*
- *Sospendere la carica se la temperatura del liquido elettrolitico supera i 45°C.*



Not for commercial use

AVVERTENZA

La batteria può essere sottoposta a carica rapida solo in caso di emergenza; è consigliabile utilizzare sempre una carica lenta.

Dopo aver installato la batteria, ricoprire i terminali con grasso pulito.

AVVERTENZA

La tubazione di sfiato deve compiere il percorso indicato sulla etichetta segnaletica della batteria.

CIRCUITO DI RICARICA

NOTA:

Per effettuare il controllo della potenza di carica utilizzare una batteria perfettamente carica.

Scaldare il motore facendolo girare per 10 minuti prima di rilevare la lettura.

Staccare il filo dalla spina del regolatore/raddrizzatore.

NOTA:

Il regolatore/raddrizzatore è piuttosto delicato. Fare attenzione a non danneggiarlo.



(1) REGULATOR/LECTIFIER

Staccare il faro anteriore, il faro posteriore e le luci di posizione.

(1) REGOLATORE/RADDRIZZATORE



Collegare un voltmetro e un amperometro per controllare la potenza di carica. Avviare il motore e controllare le letture sugli strumenti aumentando un po' per volta la velocità del motore.

• **DATI TECNICI**

L'inizio della carica si ha a 1000 giri/min
2500 giri/min 16,8V/3A min
8000 giri/min 18,4V/6,5 max

Se c'è mancanza di corrente di carica, controllare che non vi siano difetti nei collegamenti del circuito di ricarica. Se i collegamenti sono a posto, controllare che vi sia continuità nella bobina di carica dell'alternatore.

GENERATORE CORRENTE ALTERNATA

NOTA:

Per effettuare questo controllo non è necessario rimuovere lo statore.

BOBINA DI CARICA:

La bobina di carica è in buone condizioni se c'è continuità tra il filo rosa e quello giallo.

RESISTENZA NELLA DIREZIONE NORMALE:

0,95 – 1,29 Ω

AVVOLGIMENTO DELLA LAMPADINA

L'avvolgimento è in buone condizioni se c'è continuità tra il filo bianco e giallo e la terra.

RESISTENZA NELLA DIREZIONE NORMALE:

0,4 – 0,55 Ω

Se non c'è continuità, significa che c'è un circuito aperto; sostituire l'avvolgimento dello statore.

REGOLATORE DI TENSIONE/ RADDRIZZATORE

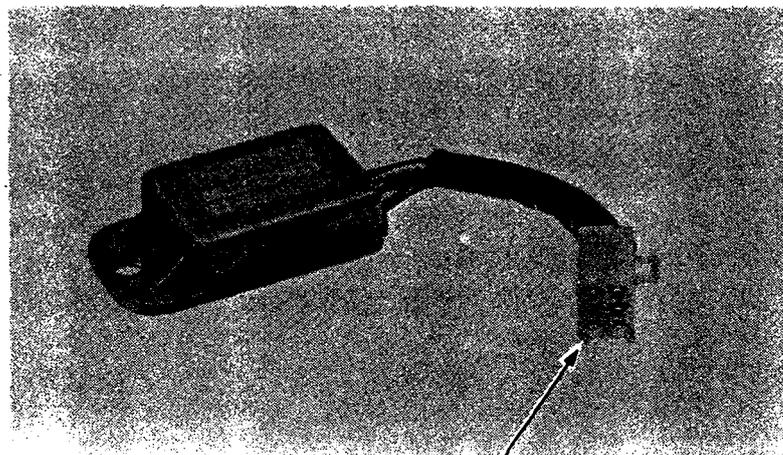
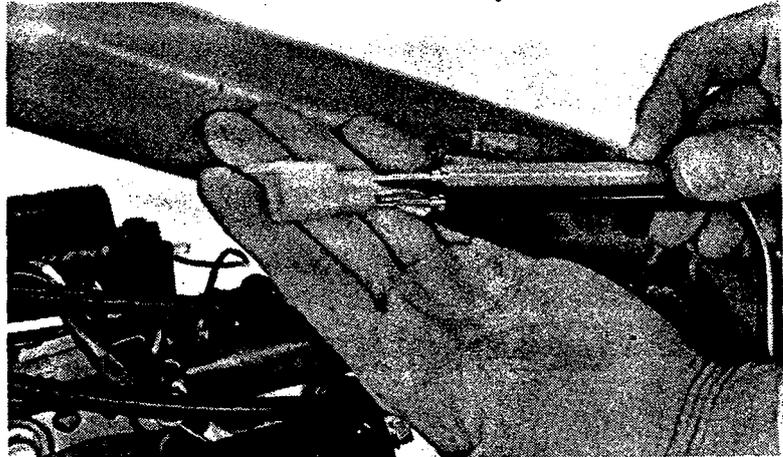
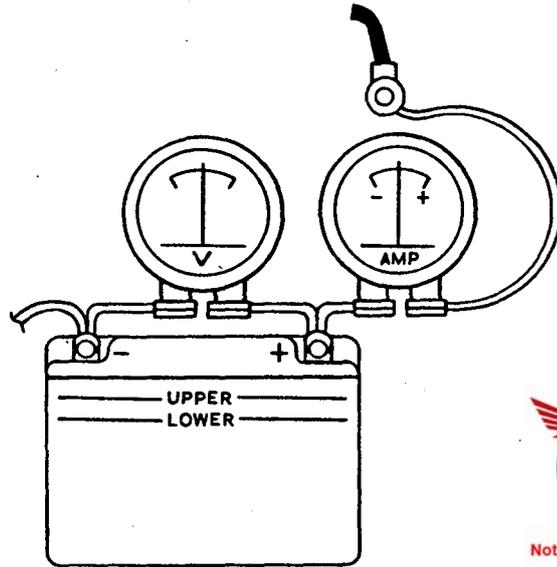
CONTROLLO DEL FUNZIONAMENTO DEL REGOLATORE/RADDRIZZATORE

Staccare le spine del regolatore/raddrizzatore. Controllare la resistenza tra i fili per mezzo di un ohmetro. Se la resistenza non corrisponde ai valori prescritti, sostituire il regolatore/raddrizzatore.

NOTA:

- Usare un tester SANWA [SP-10D] o KOWA [TH-5H].
- Il regolatore/raddrizzatore possiede un semiconduttore, e se viene impiegato un tester differente, il valore ottenuto risulterà essere non compreso tra i valori prescritti.

(1) SPINE REGOLATORE/RADDRIZZATORE



(1) REGULATOR/RECTIFIER COUPLERS



BATTERIA/CIRCUITO DI RICARICA

Gamma tester: KOWA X100Ω, SANWA XKΩ

Terminale + Terminale -	GIALLO	ROSA	VERDE	ROSSO	NERO
GIALLO		∞	∞	1-20	∞
ROSA	∞		∞	1-20	∞
VERDE	1-20	1-20		3-100	0.2-20
ROSSO	∞	∞	∞		∞
NERO	1-50	1-50	0.2-10	3-100	



REGOLATORE CORRENTE ALTERNATA

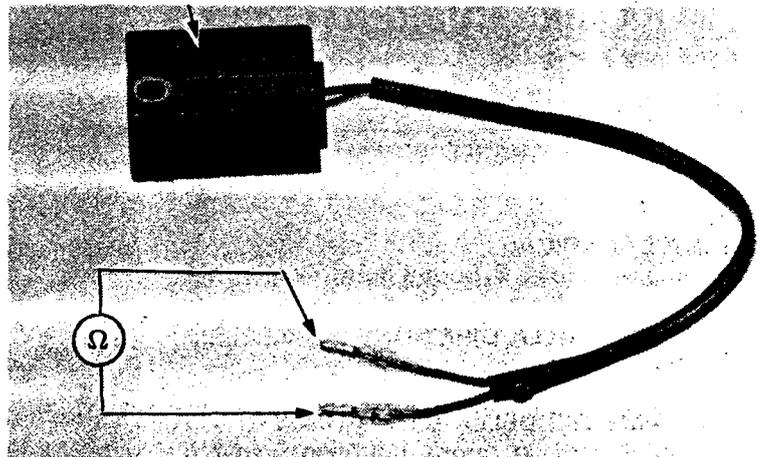
Rimuovere il faro anteriore e collegare un voltmetro.

Mettere il commutatore delle luci sulla posizione «HI».

Avviare il motore e controllare le letture sullo strumento, aumentando un po' per volta la velocità del motore.

VOLTAGGIO PRESCRITTO:
13,5 - 14,5V a 5000 giri/min

(1) AC REGULATOR



(1) REGOLATORE CORRENTE ALTERNATA

Controllare la resistenza tra i fili.

Gamma tester: KOWA X100Ω, SANWA XKΩ

Terminale + Terminale -	BIANCO	VERDE
BIANCO		10-∞
VERDE	10-∞	



HONDA
XL600R

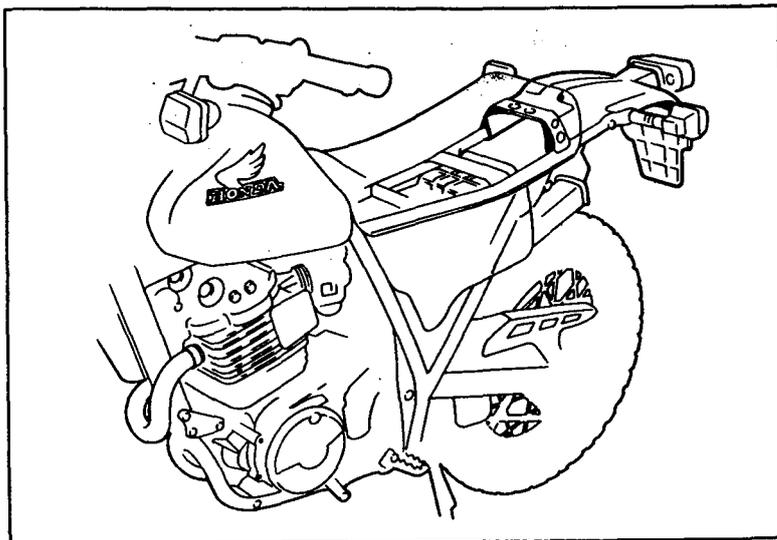
15. PARAFANGO POST./TUBO SC.

PARAFANGO POSTERIORE

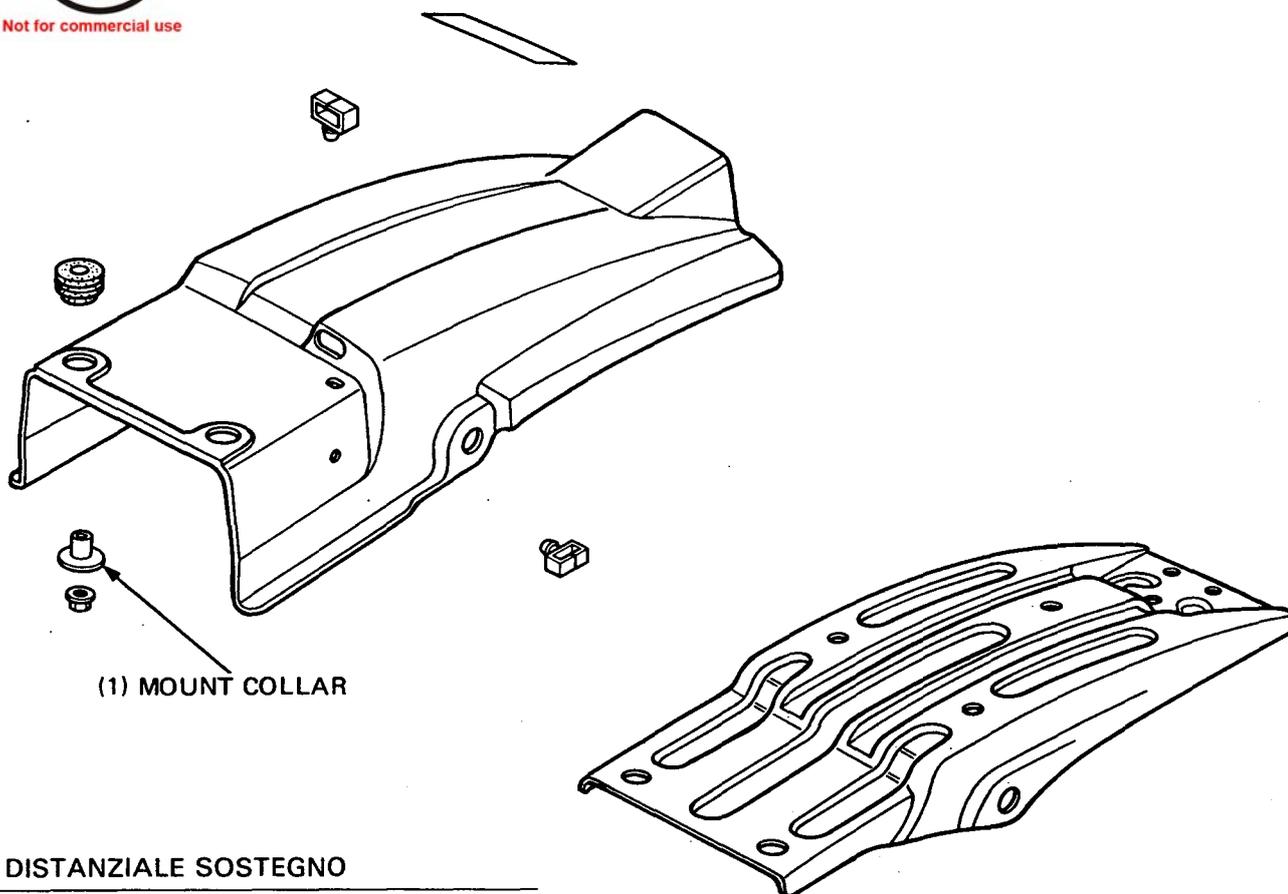
Togliere i bulloni di montaggio.
Far scorrere indietro la sella e alzarla.
Rimuovere il parafango posteriore.
Installare procedendo nell'ordine inverso a quello seguito per lo smontaggio.

NOTA:

- Prima di installare la sella, controllare che il parafango posteriore sia ben fissato sulla traversa del telaio.
- Installare il distanziale con le estremità lunghe rivolte verso l'alto.



Not for commercial use

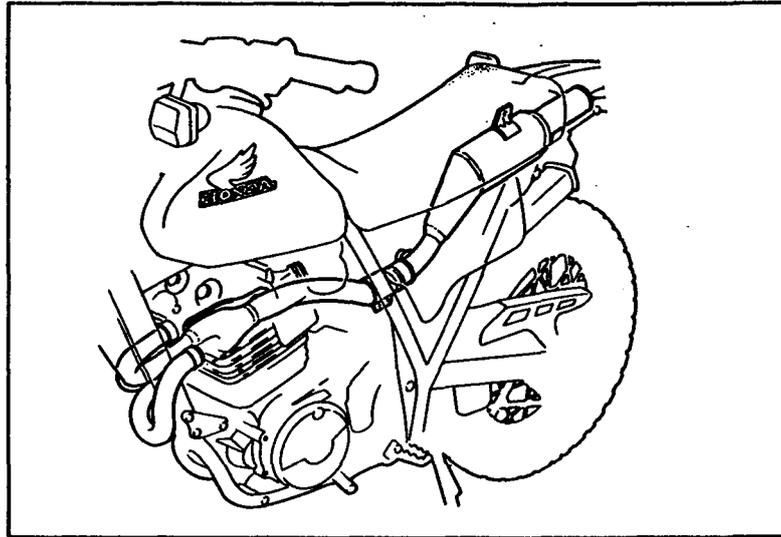


15



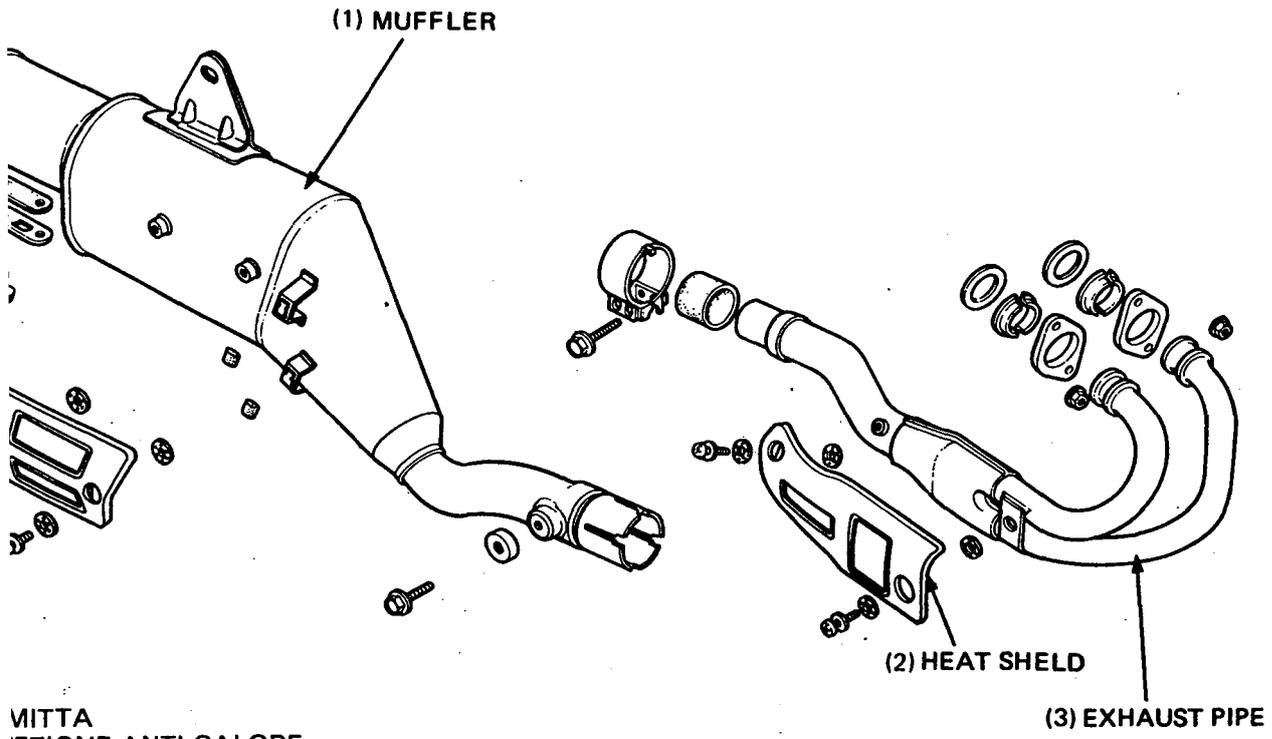
DI SCARICO

AVVERTENZE
I lavori sul tubo di scarico e sulla marmitta non vanno effettuati quando sono caldi.



1. Rimuovere il tubo di scarico e il giunto della marmitta.
2. Rimuovere i bulloni di sostegno della marmitta.
3. Rimuovere il tubo di scarico.
4. Rimuovere la marmitta dal tubo di scarico.
5. Rimuovere il bullone di sostegno inferiore del turco.
6. Rimuovere i dadi che fissano il tubo alla testata.
7. Rimuovere il tubo.
8. Procedere nell'ordine inverso a monte per lo smontaggio.

9. Dopo aver installato, assicurarsi che non ci siano perdite di gas.



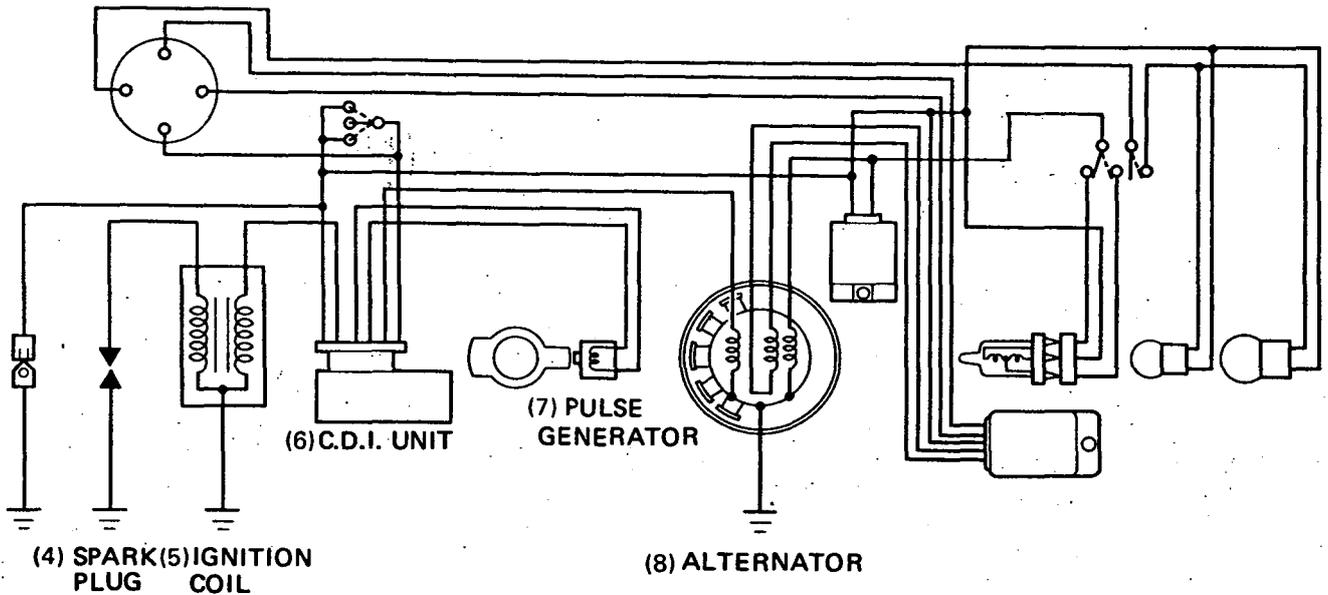
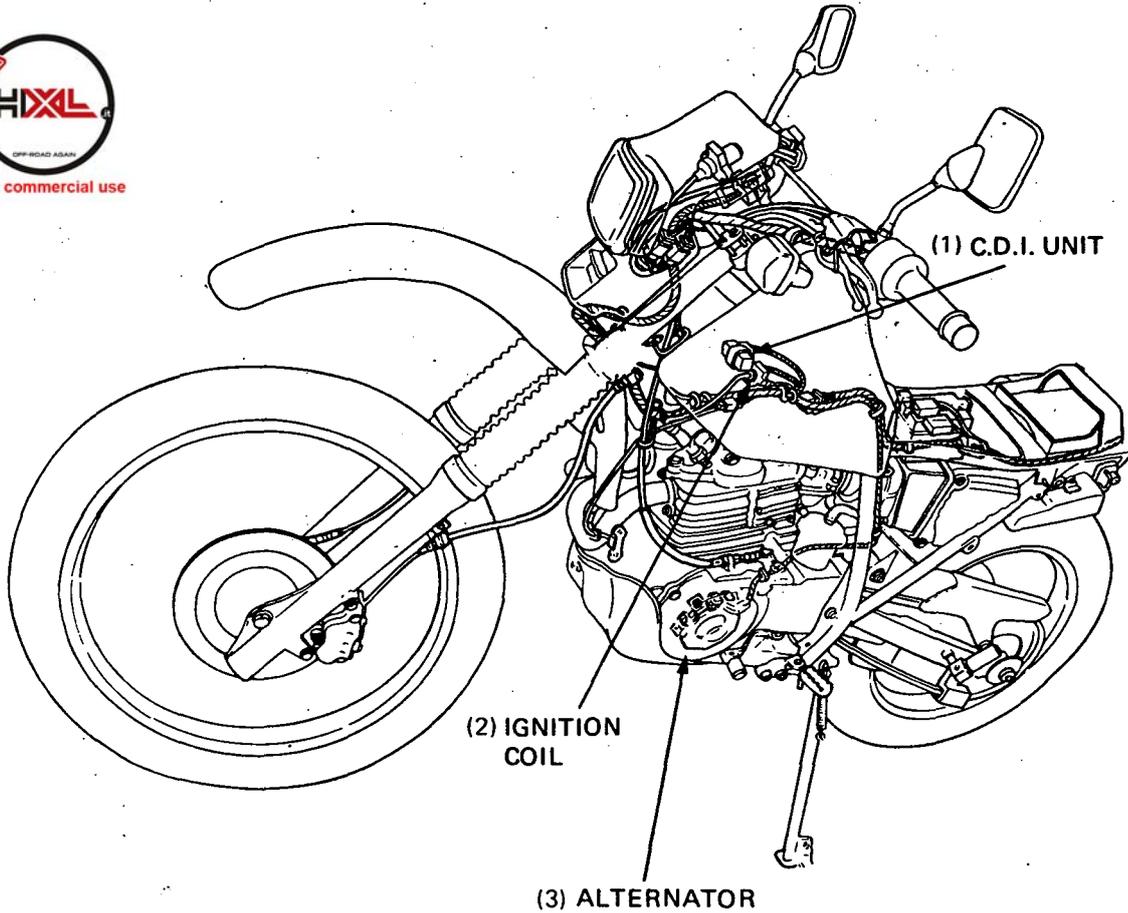
**MARMITTA
PROTEZIONE ANTI-CALORE
GRUPPO DI SCARICO**



17. CIRCUITO DI ACCENSIONE



Not for commercial use



17

- (1) CENTRALINA C.D.I.
- (2) BOBINA ACCENSIONE
- (3) ALTERNATORE
- (4) CANDELA
- (5) BOBINA ACCENSIONE
- (6) CENTRALINA C.D.I.
- (7) GENERATORE D'IMPULSI
- (8) ALTERNATORE



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	17-1
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	17-1
CANDELA	17-2
BOBINA DI ACCENSIONE	17-2
CENTRALINA C.D.I.	17-3
GENERATORE DI IMPULSI	17-3

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- La fasatura di accensione non può essere regolata dato che la centralina CDI non è regolabile.
- Se la fasatura di accensione non è corretta, controllare la centralina CDI e l'alternatore e sostituire i componenti difettosi.

DATI TECNICI

Candela

STANDARD		Per climi freddi (al di sotto di 5°C)		Usò prolungato ad alte velocità	
ND	NGK	ND	NGK	ND	NGK
X24EPR-U9	DPR-8EA-9	X22EPR-U9	DPR-7EA-9	X27EPR-U9	DPR-9EA-9

Distanza tra gli elettrodi

0,8-0,9 mm

Fasatura di accensione

Anticipo minimo:

6° p PMS a 1300 giri/min

Anticipo massimo:

31° p PMS a 4000 giri/min

ATTREZZO

Speciale

Multimetro (Kowa TH-5H-1) o

Multimetro digitale (Kowa)

07411-0020000

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Non scocca la scintilla tra gli elettrodi

1. Interruttore arresto motore in posizione «OFF»
2. Fili mal collegati, rotti o in corto circuito
 - Tra l'alternatore e la bobina di accensione
 - Tra la centralina CDI e l'interruttore arresto motore
 - Tra la centralina CDI e la bobina di accensione
 - Tra la centralina CDI e l'interruttore principale
 - Tra la bobina di accensione e la candela
 - Tra il generatore di impulsi e la centralina CDI
3. Interruttore principale difettoso
4. Bobina di accensione difettosa
5. Centralina CDI difettosa
6. Alternatore difettoso
7. Generatore di impulsi difettoso

Il motore si avvia ma non funziona correttamente

1. Circuito primario di accensione
 - Bobina di accensione difettosa
 - Fili nudi o mal collegati
 - Generatore di impulsi difettoso
2. Circuito secondario di accensione
 - Alternatore difettoso
 - Centralina CDI difettosa
 - Generatore di impulsi difettoso



Not for commercial use



CANDELA

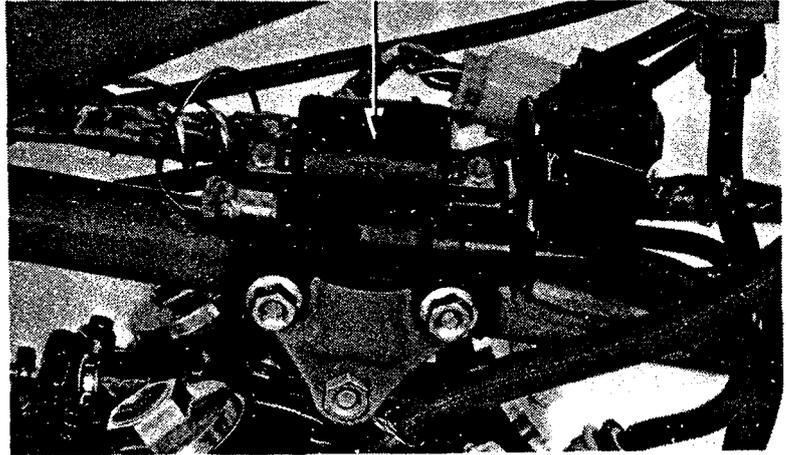
Per le procedure di controllo e regolazione della distanza tra gli elettrodi, vedere pag. 3-6.

BOBINA DI ACCENSIONE RIMOZIONE

Rimuovere il serbatoio del carburante e staccare i fili della bobina di accensione. Togliere il bullone di fissaggio e rimuovere la bobina.

(1) BOBINA DI ACCENSIONE

(1) IGNITION COIL

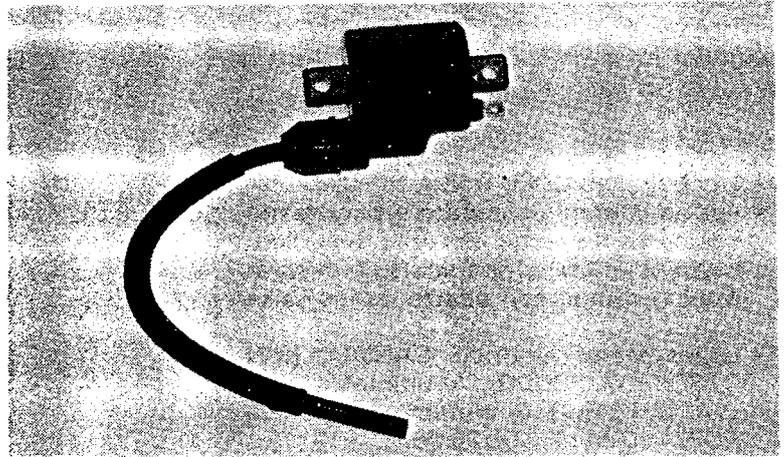


CONTROLLO

Misurare le resistenze dell'avvolgimento principale e di quello secondario.

PRINCIPALE: 0,16–0,20 Ω

SECONDARIO: 3,6–4,6 Ω

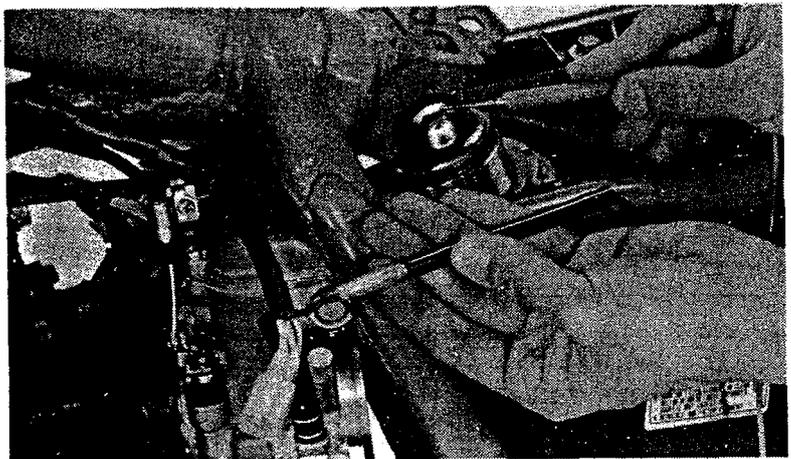


ALTERNATORE (CIRCUITO DI ACCENSIONE)

CONTROLLO

Staccare la spina del filo dell'alternatore. Misurare le resistenze tra il filo rosso/nero e la terra.

RESISTENZA NELLA DIREZIONE NORMALE:
235–319 ohms



Not for commercial use

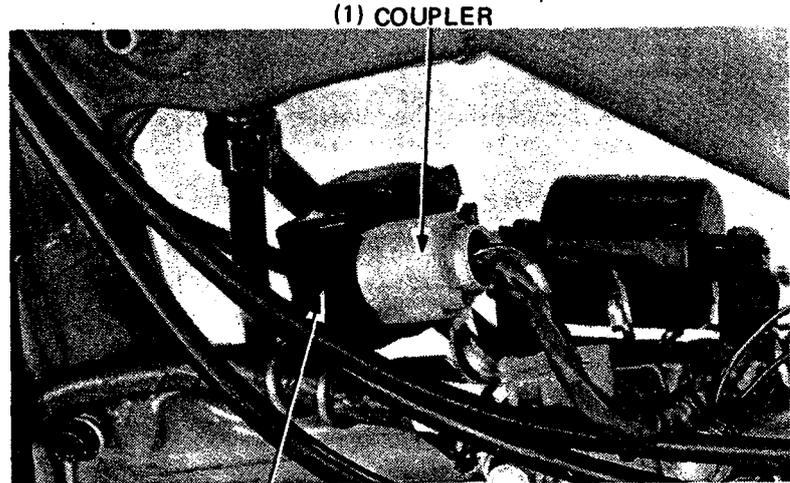


CENTRALINA CDI

RIMOZIONE

Rimuovere il serbatoio del carburante e staccare la spina dalla centralina CDI e rimuovere la centralina stessa.

- (1) SPINA
- (2) UNITÀ CDI



(2) CDI UNIT

CONTROLLO

Controllare la continuità dei terminali CDI. Sostituire la centralina CDI se le letture non rientrano nei limiti indicati nella tabella.

NOTA:

- La centralina CDI è transistorizzata.
- Per un controllo accurato è necessario impiegare un tester elettrico specifico. L'uso di un tester non adatto o misurazioni in campo non adatto danno false letture.
- Usare tester elettrico SANWA (P/N 07308-0020000), multimetro KOWA (TH-5H-1) o multimetro digitale KOWA (07411-0020000).

- (1) VERDE/BIANCO
- (2) VERDE
- (3) AZZURRO/GIALLO
- (4) NERO/ROSSO
- (5) NERO/BIANCO
- (6) NERO/GIALLO

- (1) (GREEN/WHITE) E2
- (2) (GREEN) E1
- (3) (BLUE/YELLOW) PC



- EXT
- SW
- IGN
- (4) (BLACK/RED)
- (5) (BLACK/WHITE)
- (6) (BLACK/YELLOW)

Gamma tester: KOWA X100Ω, SANWA XK Ω

Terminale + \ Terminale -	SW	EXT	P-C	E1-E2	IGN
SW		∞	∞	∞	∞
EXT	0.1-20		*∞	*∞	∞
P-C	30-300	10-200		1-100	∞
E1-E2	1-50	0.1-20	1-100		∞
IGN	∞	∞	∞	∞	

(*): L'ago oscilla e ritorna a ∞.



Not for commercial use



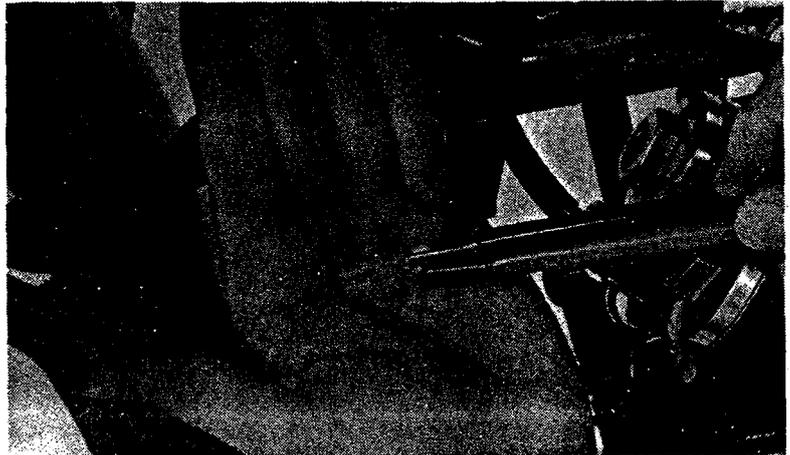
GENERATORE DI IMPULSI

CONTROLLO

Staccare la spina del filo del generatore di impulsi.

Misurare la resistenza tra i fili giallo/azzurro e bianco/verde.

RESISTENZA: 510 – 570 ohms



Not for commercial use



HONDA
XL600R

MEMO



Not for commercial use



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	18-1
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	18-1
INTERRUTTORE DI ACCENSIONE	18-2
INTERRUTTORE INDICATORI DI DIREZIONE	18-2
INTERRUTTORE AVVISATORE ACUSTICO	18-2
COMMUTATORE LUCE ABBAGLIANTE	18-3
INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE	18-3
INTERRUTTORE STOP ANTERIORE	18-3
INTERRUTTORE STOP POSTERIORE	18-3

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Alcuni fili sono dotati di anelli di colore differente in prossimità del connettore. Questi sono collegati ad altri fili aventi colori corrispondenti.
- Tutte le spine in plastica sono dotate di appendici di bloccaggio che devono essere sganciate prima di staccarle, e che devono essere allineate quando le si collegano.
- Per isolare il punto in cui vi è un inconveniente nel circuito, controllare la continuità del percorso della corrente attraverso il componente in questione. Un controllo di continuità può generalmente essere effettuato senza rimuovere il componente dalla moto, staccando semplicemente i fili e collegando ai terminali o ai connettori un tester di continuità o un voltmetro.

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Le luci non si accendono quando l'interruttore di accensione è posto su ON

1. Lampadina difettosa o bruciata
2. Interruttore difettoso
3. L'impianto elettrico ha il circuito aperto
4. Fusibile bruciato
5. Fili mal collegati, rotti o difettosi
6. Batteria scarica o non collegata

Tutte le luci si accendono, ma sono basse, quando l'interruttore di accensione è posto su ON

1. Bassa tensione della batteria
2. I fili o l'interruttore hanno una resistenza eccessiva

La luce abbagliante non cambia quando l'interruttore HI-LO è inserito

1. Filamento luce abbagliante bruciato
2. Commutatore luce abbagliante difettoso



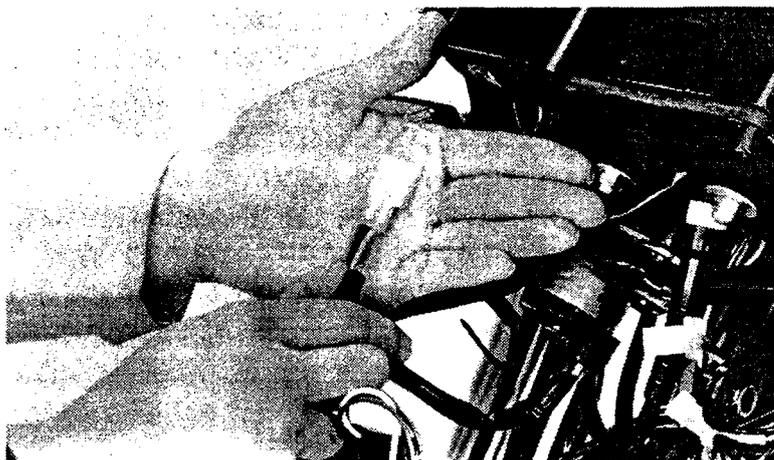


INTERRUTTORE D'ACCENSIONE

Rimuovere il faro anteriore e staccare i fili dell'interruttore di accensione dalla spina 4-P. Controllare che ci sia continuità tra i terminali. Per la rimozione dell'interruttore di accensione fare riferimento alla pag. 12-4.

	BI	R	BI/W	G
ON	○	○		
OFF			○	○

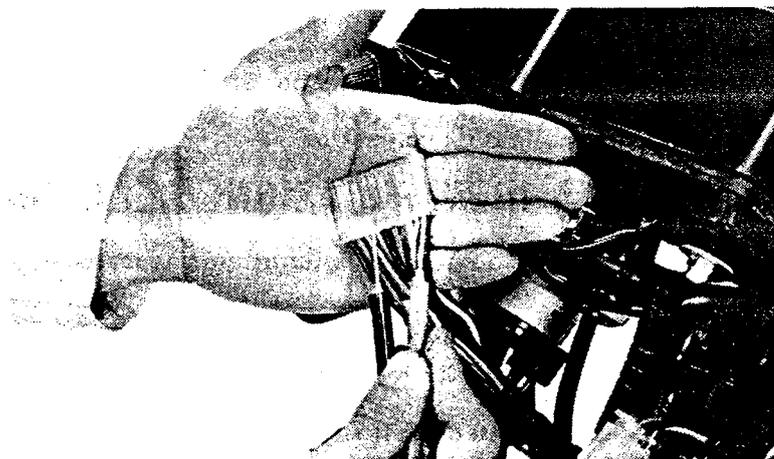
Vi deve essere continuità tra i fili distinti dai colori mostrati in tabella con i circoletti collegati.



INTERRUTTORE INDICATORI DI DIREZIONE

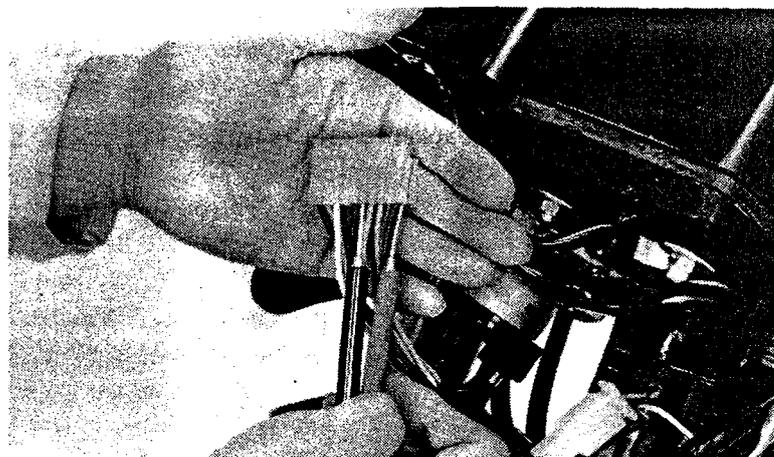
	Gr	Lb	O
R	○	○	
(N)			
L	○		○

L'interruttore è a posto se c'è continuità tra i circoletti collegati.



INTERRUTTORE AVVISATORE ACUSTICO

	Lg	B
LIBERO		
PREMUTO	○	○



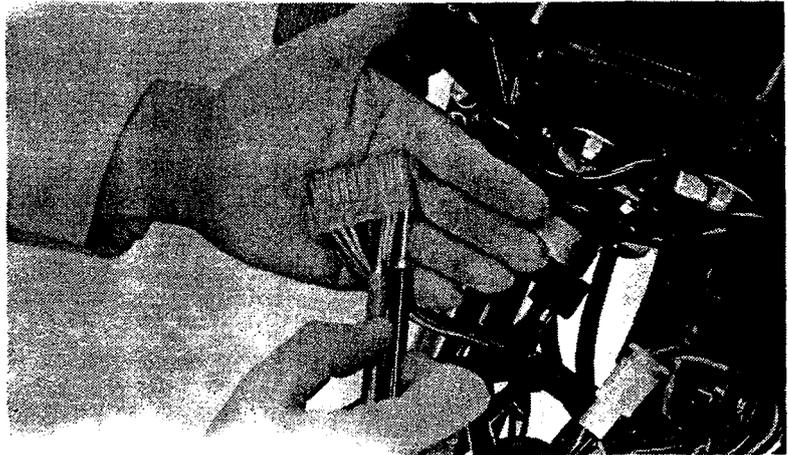
Not for commercial use



COMMUTATORE LUCI

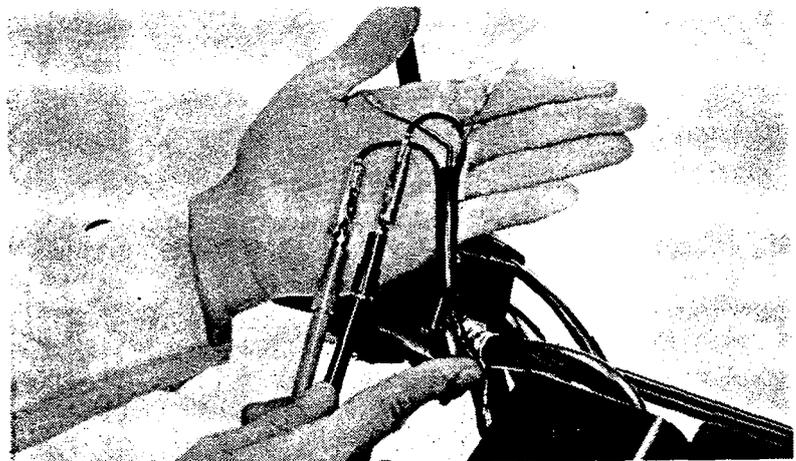
	W/Y	W	Bu
Lo			
(N)			
Hi			

Vi deve essere continuità tra i fili distinti dai colori mostrati in tabella con i circoletti collegati.



INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE

	BI/W	G
OFF		
RUN		
OFF		



INTERRUTTORE STOP ANTERIORE

	BI	G/Y
ON		
OFF		

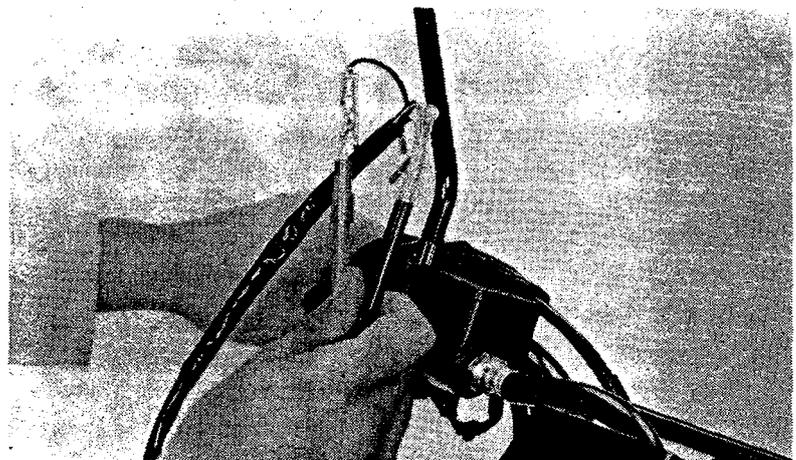
Controllare la continuità dello stop anteriore con il freno anteriore inserito.

INTERRUTTORE STOP POSTERIORE

Controllare la continuità dello stop posteriore con il freno posteriore premuto.

	BI	BI
ON		
OFF		

L'interruttore è a posto se vi è continuità.



Not for commercial use



HONDA
XL600R

MEMO



Not for commercial use

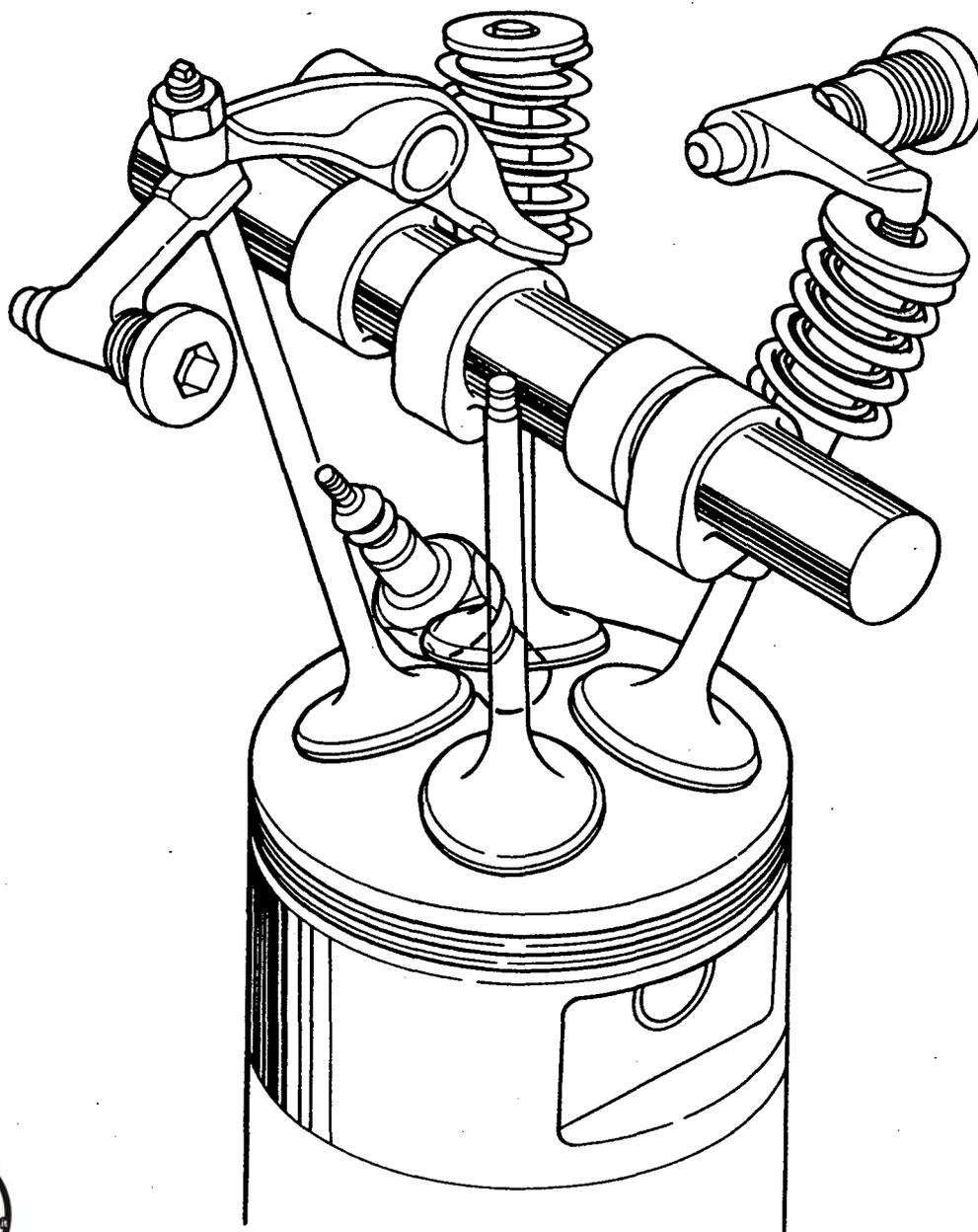


MOTORE RFVC	19-1
CARBURATORE A DOPPIO CORPO	19-3
SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE A CARTER SECCO	19-4

MOTORE RFVC (Combustione a quattro valvole radiali)

Il motore RFVC (combustione a quattro valvole radiali) incorpora una testata che ha due valvole di aspirazione e due di scarico disposte radialmente. Ciò permette l'impiego delle valvole più larghe che rendono massima l'efficienza dell'aspirazione e dello scarico.

La disposizione radiale delle valvole rende anche possibile ottenere una camera di combustione emisferica poco profonda con una posizione centralizzata della candela. Questa forma fornisce un alto rapporto di compressione e favorisce una combustione rapida aumentando nell'insieme la potenza effettiva.



19



Not for commercial use



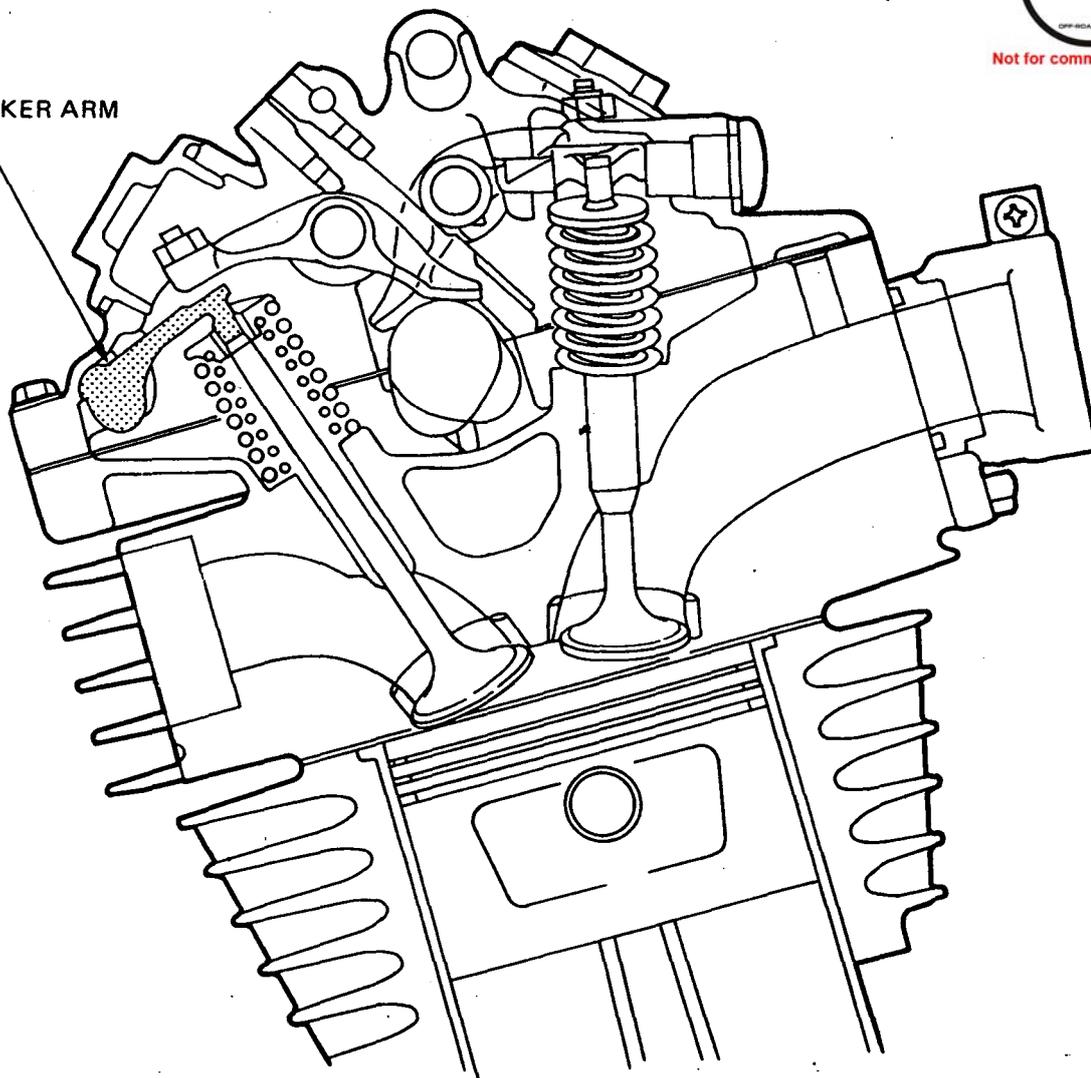
Per garantire un funzionamento delle valvole preciso e sicuro, vengono impiegati dei bilancieri ausiliari in unione ai bilancieri convenzionali per aprire le valvole disposte radialmente. I bilancieri ausiliari minimizzano i carichi laterali sugli steli valvole durante il funzionamento.

(1) BILANCIERE AUSILIARIO



Not for commercial use

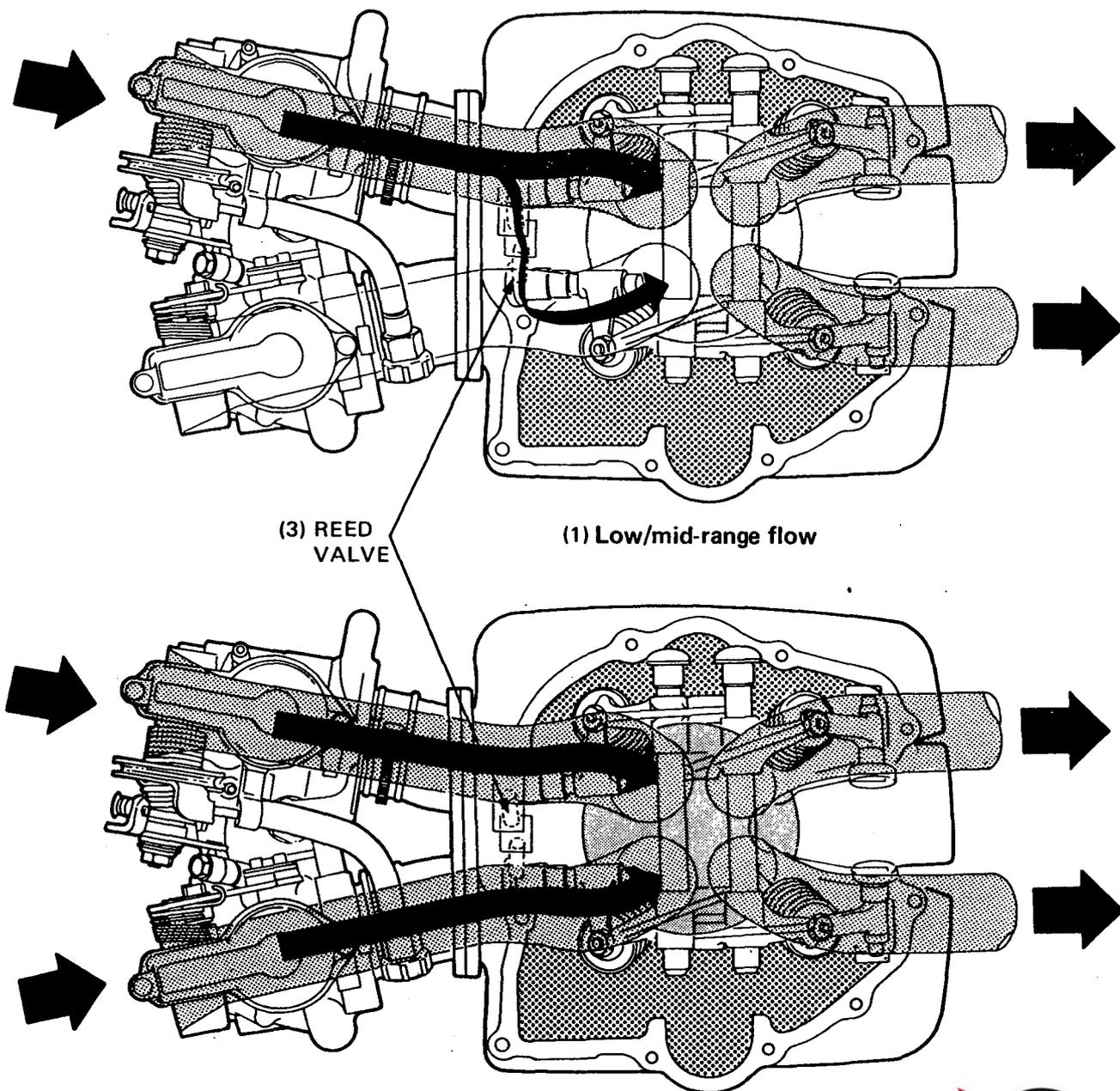
(1) SUB-ROCKER ARM





CARBURATORE A DOPPIO CORPO

Questo modello ha un carburatore a doppio corpo e una valvola a lamelle per fornire una risposta precisa e regolare dell'acceleratore alle basse velocità e uno sviluppo di potenza massima alle alte velocità. Dalle basse velocità alle velocità medie, il carburatore principale si apre e fornisce al motore la miscela carburante-aria mentre il carburatore secondario rimane chiuso. Ciò assicura il passaggio di aria ad alta velocità attraverso il carburatore principale per fornire una risposta regolare dell'acceleratore alle basse velocità. Anche la valvola a lamelle tra le due aperture di aspirazione è allo stesso tempo aperta permettendo così alla miscela carburante-aria di entrare nella camera di combustione attraverso le due aperture di aspirazione. Dalle velocità medie alla accelerazione massima, si apre il secondo carburatore e la valvola a lamelle si chiude. Il carburatore principale e quello secondario, forniscono quindi al motore miscela di carburante-aria attraverso le due aperture di aspirazione. Poiché entrambi i carburatori sono aperti, si può far entrare nel motore un grosso volume di miscela carburante-aria per garantire una potenza massima.



- (1) FLUSSO A BASSE/MEDIE VELOCITÀ
- (2) FLUSSO AD ALTE VELOCITÀ
- (3) VALVOLA A LAMELLE

(2) High-range flow



Not for commercial use



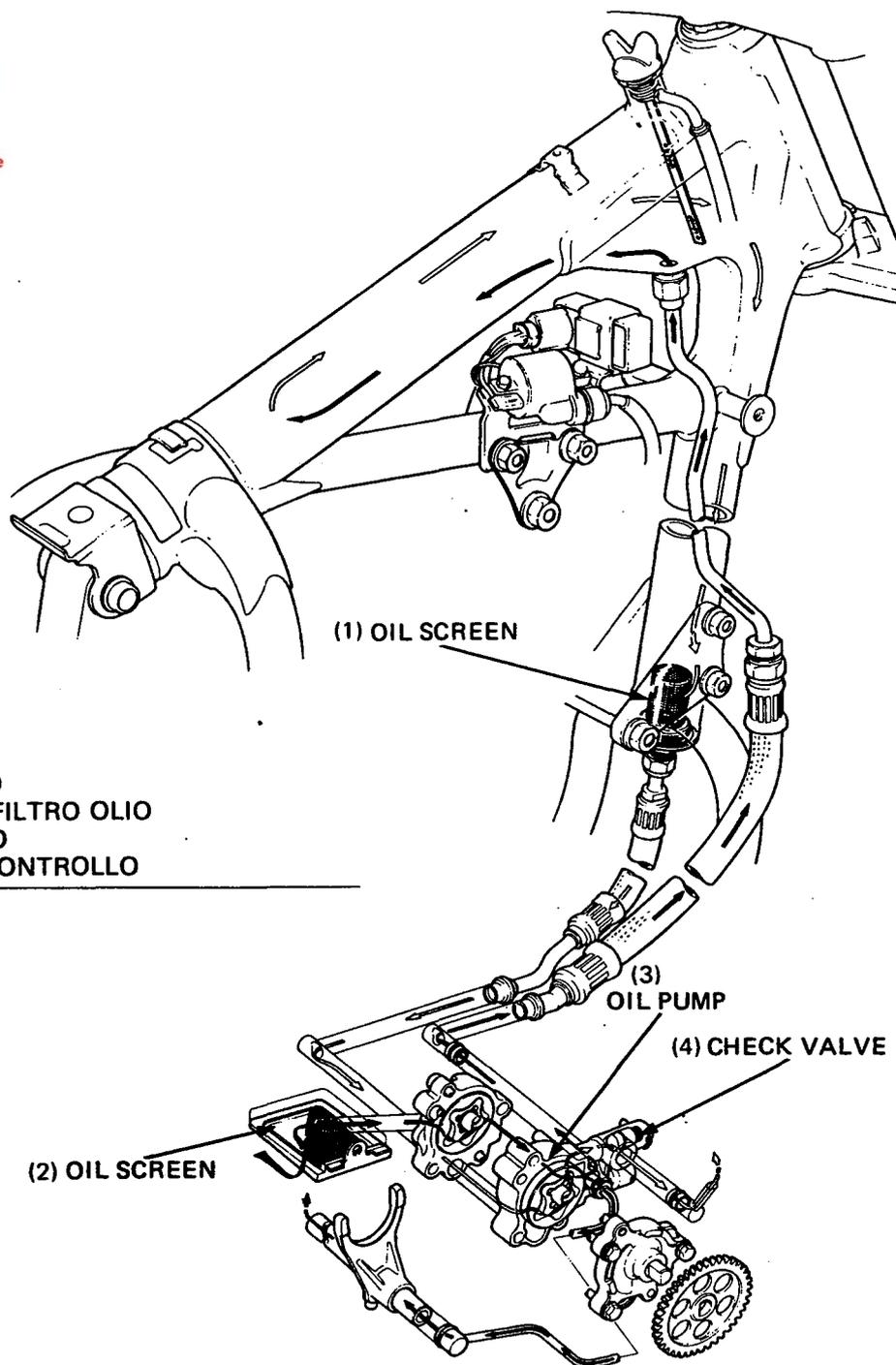
SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE A CARTER SECCO

SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE

Il motore impiega un carter secco in cui il telaio principale è usato come serbatoio per l'olio. L'olio contenuto nel telaio principale è aspirato da una pompa dell'olio di tipo trocoidale e indirizzato sotto pressione verso l'alto nella testata per raffreddare e lubrificare le valvole, i bilancieri e i perni dei bilancieri. Una parte dell'olio va dalla pompa dell'olio nell'alloggiamento della trasmissione attraverso la tubazione dell'olio per lubrificare gli ingranaggi e gli alberi della trasmissione. Dopo aver lubrificato valvole, ingranaggi e perni l'olio ritorna nel telaio principale per mezzo della pompa dell'olio. Questo sistema contribuisce alla compattezza e alla leggerezza del motore, e ad una maggiore distanza libera da terra del motociclo. Il serbatoio dell'olio separato riduce al minimo anche il deterioramento dell'olio motore e migliora il raffreddamento.



Not for commercial use

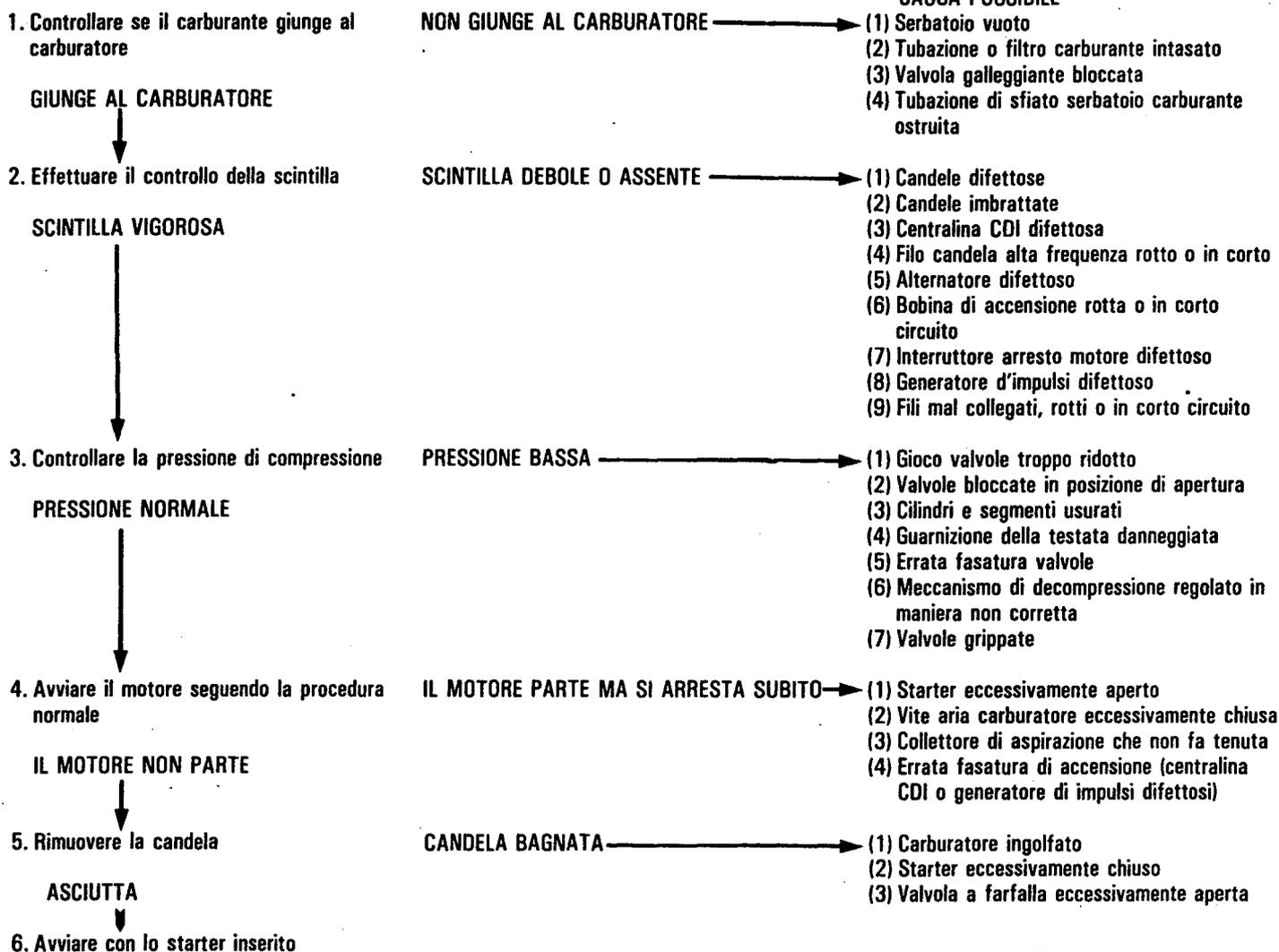


- (1) FILTRO OLIO
- (2) RETICELLA FILTRO OLIO
- (3) POMPA OLIO
- (4) VALVOLA CONTROLLO



IL MOTORE NON PARTE O SI AVVIA CON DIFFICOLTÀ	20-1
IL MOTORE MANCA DI POTENZA	20-2
CATTIVE PRESTAZIONI AI BASSI REGIMI E AL MINIMO	20-3
CATTIVE PRESTAZIONI AGLI ALTI REGIMI	20-4
CATTIVA TENUTA DI STRADA	20-4

IL MOTORE NON PARTE O SI AVVIA CON DIFFICOLTÀ





IL MOTORE MANCA DI POTENZA

1. Sollevare da terra le ruote e farle girare a mano

LE RUOTE GIRANO LIBERAMENTE



2. Controllare la pressione dei pneumatici col manometro

PRESSIONE NORMALE



3. Accelerare rapidamente dalla prima alla seconda

QUANDO SI LASCIA LA FRIZIONE LA VELOCITÀ DEL MOTORE DIMINUISCE



4. Accelerare leggermente

LA VELOCITÀ DEL MOTORE AUMENTA



5. Controllare la fasatura di accensione

CORRETTA



6. Controllare il gioco valvole

CORRETTO



7. Controllare la pressione di compressione del cilindro usando un manometro di compressione

NORMALE



8. Controllare che il carburatore non sia intasato

NON INTASATO



9. Rimuovere la candela

NON IMBRATTATA O CON COLORAZIONE NORMALE



LE RUOTE NON GIRANO LIBERAMENTE

CAUSA POSSIBILE

- (1) Incollamento dei freni
- (2) Cuscinetti ruote usurati o danneggiati
- (3) Catena di comando troppo tesa
- (4) Perno ruota posteriore eccessivamente serrato
- (5) Cuscinetto ruota da lubrificare

PRESSIONE BASSA

- (1) Pneumatico e camera d'aria forati
- (2) Valvola aria pneumatico difettosa

QUANDO SI LASCIA LA FRIZIONE LA VELOCITÀ DEL MOTORE NON CAMBIA

- (1) La frizione slitta
- (2) Dischi frizione metallici usurati
- (3) Dischi frizione metallici distorti

LA VELOCITÀ DEL MOTORE NON AUMENTA SUFFICIENTEMENTE

- (1) Starter non inserito
- (2) Filtro aria intasato
- (3) Flusso carburante insufficiente
- (4) Tubo sfiato serbatoio carburante intasato
- (5) Marmitta ostruita

NON CORRETTA

- (1) Centralina CDI difettosa
- (2) Generatore di impulsi difettoso

NON CORRETTO

- (1) Regolazione valvole non corretta
- (2) Sedi valvole usurate

TROPPO BASSA

- (1) Valvole bloccate in posizione di apertura
- (2) Cilindro e segmenti usurati
- (3) La guarnizione della testa non tiene
- (4) Fasatura valvole non corretta
- (5) Meccanismo di decompressione regolato in maniera non corretta

INTASATO

- (1) Manutenzione del carburatore non effettuata con la necessaria frequenza

IMBRATTATA O CON COLORAZIONE ANORMALE

- (1) Manutenzione della candela non effettuata con la necessaria frequenza
- (2) Uso di candela con grado termico non corretto



Not for commercial use



10. Togliere il manometro del livello dell'olio e controllare il livello e le condizioni dell'olio

CORRETTO

LIVELLO OLIO NON CORRETTO →

CAUSA POSSIBILE

- (1) Livello dell'olio troppo alto
- (2) Livello dell'olio troppo basso

11. Rimuovere il coperchio della testata e controllare la lubrificazione dei vari organi

BUONA LUBRIFICAZIONE

CATTIVA LUBRIFICAZIONE →

- (1) Passaggio olio ostruito
- (2) Foro controllo olio ostruito
- (3) Olio contaminato

12. Controllare se il motore surriscalda

NON SURRISCALDA

SURRISCALDA →

- (1) Eccessivo accumulo di incrostazioni carboniose nella camera di combustione
- (2) Impiego di carburante di qualità non adatta
- (3) La frizione slitta
- (4) Miscela carburante-aria povera

13. Accelerare o procedere a grande velocità

NIENTE BATTITI

BATTITI →

- (1) Cilindro e pistone usurati
- (2) Miscela carburante-aria povera
- (3) Carburante di tipo non adatto
- (4) Eccessivo accumulo di depositi carboniosi nella camera di combustione
- (5) Anticipo di accensione eccessivo (centralina CDI difettosa)

CATTIVE PRESTAZIONI AI BASSI REGIMI E AL MINIMO

1. Controllare la fasatura d'accensione e il gioco valvole

CORRETTI

NON CORRETTI →

CAUSA POSSIBILE

- (1) Gioco valvole non corretto
- (2) Fasatura di accensione non corretta (centralina CDI difettosa)

2. Controllare la regolazione della vite aria del carburatore

CORRETTA

NON CORRETTA →

- (1) Miscela carburante-aria povera (per correggere allentare la vite)
- (2) Miscela carburante-aria troppo ricca (per correggere stringere la vite)

3. Controllare se il collettore di aspirazione fa tenuta

FA TENUTA

NON FA TENUTA →

- (1) Anello di tenuta dell'isolante danneggiato
- (2) Carburatore mal fissato

4. Fare il controllo della scintilla

SCINTILLA VIGOROSA

SCINTILLA DEBOLE O INTERMITTENTE →

- (1) Candela imbrattata, difettosa o con depositi carboniosi
- (2) Centralina CDI difettosa
- (3) Alternatore difettoso
- (4) Bobina di accensione difettosa
- (5) Generatore di impulsi difettoso



Not for commercial use



CATTIVE PRESTAZIONI AGLI ALTI REGIMI

- | | |
|--|--|
| <p>1. Controllare la fasatura di accensione e il gioco valvole</p> <p>NON CORRETTI →</p> <p>CORRETTI</p> <p>↓</p> <p>2. Staccare la tubazione carburante dal carburatore</p> <p>IL CARBURANTE SCORRE LIBERAMENTE</p> <p>↓</p> <p>3. Rimuovere il carburatore e controllare che i getti non siano ostruiti</p> <p>NON OSTRUITI</p> <p>↓</p> <p>4. Controllare la fasatura delle valvole</p> <p>CORRETTA</p> <p>↓</p> <p>5. Controllare la tensione delle molle valvole</p> <p>NORMALE</p> | <p>CAUSA POSSIBILE</p> <p>(1) Gioco valvole non corretto
(2) Centralina CDI difettosa
(3) Generatore di impulsi difettoso</p> <p>RIDOTTO PASSAGGIO DI CARBURANTE →</p> <p>(1) Mancanza di carburante nel serbatoio
(2) Tubazione passaggio carburante ostruita
(3) Tubo di sfiato del serbatoio del carburante ostruito
(4) Rubinetto carburante ostruito</p> <p>OSTRUITI →</p> <p>(1) Pulire</p> <p>NON CORRETTA →</p> <p>(1) Pignone della distribuzione non installato correttamente</p> <p>BASSA →</p> <p>(1) Molle difettose</p> |
|--|--|

CATTIVA TENUTA DI STRADA → **Controllare la pressione dei pneumatici**

- | | |
|---|--|
| <p>1. Se lo sterzo è pesante →</p> <p>2. Se entrambe le ruote oscillano →</p> <p>3. Se la moto tende ad andare da una parte →</p> | <p>CAUSA POSSIBILE</p> <p>(1) Ghiera testa di sterzo troppo serrata
(2) Cuscinetti o anelli del canotto di sterzo danneggiati</p> <p>(1) Gioco cuscinetti ruote eccessivo
(2) Cerchio storto
(3) Mozzo ruota non montato correttamente
(4) Boccola perno forcellone oscillante eccessivamente usurato
(5) Telaio storto
(6) Perno forcellone oscillante lento</p> <p>(1) Ruota anteriore e posteriore non allineate
(2) Forcella anteriore piegata
(3) Forcellone oscillante piegato
(4) Telaio piegato</p> |
|---|--|



Not for commercial use