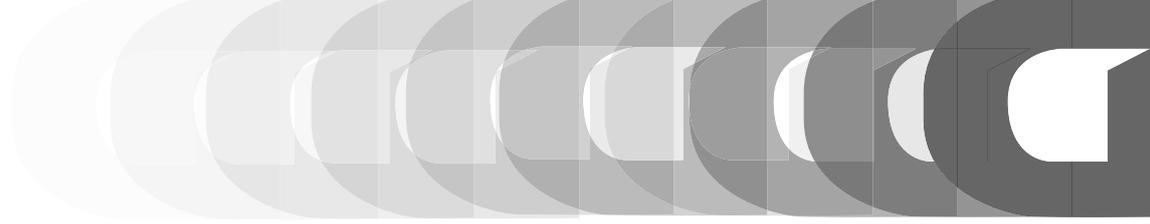


DERBI

BALAS ROJAS

**MANUALE D'OFFICINA
MOTORE 50 c.c. 6 MARCE**





INTRODUZIONE

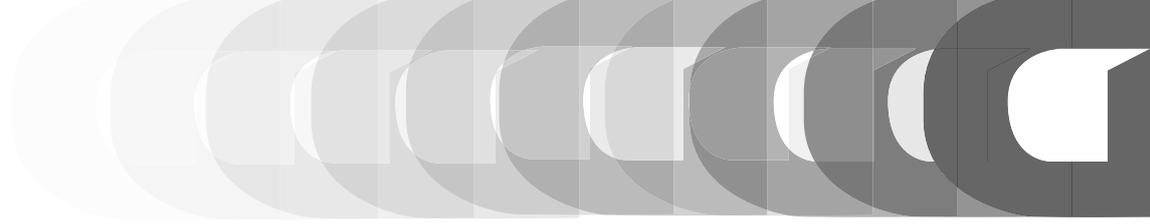
DERBI – NACIONAL MOTOR, S.A. società a socio unico, fabbricante di motociclette e ciclomotori DERBI, pubblica questo manuale allo scopo di documentare e semplificare al massimo il lavoro di smontaggio e montaggio del motore 50 c.c. a 6 marce.

Il fine che si persegue è quello di offrire la massima facilità ai meccanici che esercitano la loro professione nelle agenzie e nelle sub – agenzie della nostra marca.

In forza del suo criterio di costante miglioramento dei propri prodotti, la DERBI – NACIONAL MOTOR, S.A. società a socio unico, si riserva il diritto di introdurre le modifiche che consideri opportune, senza previo avviso.

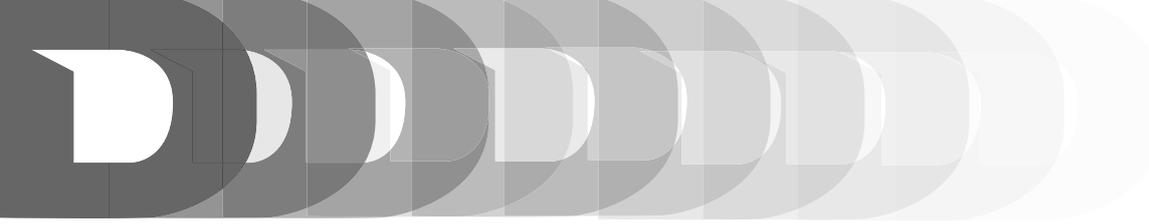
Tutte le informazioni contenute in questo manuale si basano sugli ultimi dati disponibili al momento della pubblicazione del medesimo. - i disegni e le fotografie di questo manuale hanno lo scopo di fungere da riferimento, e quindi potrebbero non essere esattamente uguali ai pezzi che compongono il modello attuale.

NACIONAL MOTOR, S.A.



INDICE

INFORMAZIONI GENERALI	Pag. 6
IDENTIFICAZIONE DEL NUMERO DI MOTORE	Pag. 7
CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI	Pag. 8
SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL CARBURATORE	Pag. 12
SMONTAGGIO / MONTAGGIO VALVOLE A LAMINE	Pag. 16
SMONTAGGIO / MONTAGGIO SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO	Pag. 17
SMONTAGGIO / MONTAGGIO POMPA DELL'OLIO	Pag. 20
SMONTAGGIO / MONTAGGIO DELLA CULATTA	Pag. 22
SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL CILINDRO E IL PISTONE	Pag. 24
SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL GRUPPO FRIZIONE	Pag. 27
SMONTAGGIO / MONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO MARCE	Pag. 32
SMONTAGGIO VOLANTE MAGNETICO ALTERNATORE	Pag. 40



INFORMAZIONI GENERALI

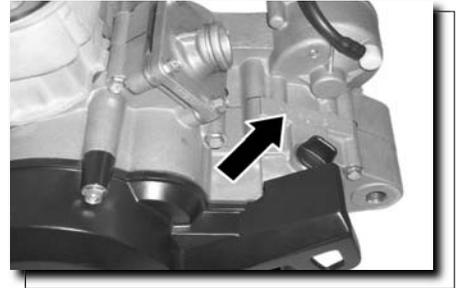
NORME DI SERVIZIO

- Utilizzare pezzi originali DERBI o i pezzi e i lubrificanti raccomandati da DERBI. I pezzi che non adempiano alle specifiche di progetto di DERBI possono provocare danni al ciclomotore. (motore e / o veicolo).
- Nei casi indicati, utilizzare gli utensili speciali per questo modello.
- Utilizzare sempre, al montaggio, delle giunture nuove.
- Quando si sta avvitando una serie di viti o di dadi, in primo luogo si deve cominciare con le viti di maggior diametro o cominciare con quelle della parte interna o centrale del pezzo, e si deve applicare la coppia specificata diagonalmente in due o tre passi.
- Prima di smontare qualsiasi componente del motore, i renderà necessario pulirlo con cura onde evitare che la sporcizia entri dentro il motore.
- Prima del montaggio occorre lubrificare tutte le superfici scorrevoli.
- Dopo il montaggio e prima di mettere in marcia il ciclomotore, occorre verificare che tutti i pezzi siano installati e funzionino.

IDENTIFICAZIONE DEL NUMERO DI MOTORE

NUMERO MOTORE

- Il numero di motore è inciso nella parte superiore del carter sinistro (vicino al tappo per il riempimento dell'olio cambio - frizione).



CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI

MOTORE

Ciclo	Due tempi
Diametro per corsa	39,88 x 40mm
Numero di cilindri	Un cilindro di alluminio con rivestimento interno di nichel e carburo di silicio
Cilindrata totale	49cm ³
Potenza massima	N/D
Relazione di compressione	11,5:1
Carburante	Benzina senza piombo 95 / 98 NO (min. 95 ottani)
Sistema di entrata	Lamine dirette al carter
Sistema di avviamento	Elettronico / Leva (dipende dal modello)
Sistema di lubrificazione	Pompa dell'olio
Sistema di raffreddamento	Liquido con pompa, radiatore e termostato
Senso di giro	Antiorario (guardando il volante magnetico)

TRASMISSIONE

Trasmissione primaria	A ingranaggi dritti
Relazione di trasmissione primaria	3.7 (21/78)
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	A presa costante
Relazioni di cambio	1° 11/34 2° 15/30 3° 18/27 4° 20/24 5° 22/23 6° 23/22
Volume olio trasmissione / Tipo	650cm ³ SAE 10W40 - API GL-4

CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI

SISTEMA ELETTRICO

Generatore	Volante magnetico alternatore
Voltaggio / Potenza generatore	12V / secondo il modello
Accensione tipo	CDI
Avanzamento di accensione	1,2 mm. prima del PMS
Separazione elettrodi candela	Vedi tabella delle caratteristiche del veicolo

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

CONTROLLI	KM / MESI (il primo valore che scada)					
	1000 / 2	5000 / 12	10000 / 24	15000 / 36	20000 / 48	25000 / 60
Olio cambio / frizione	Sostituire		Sostituire	Verificare	Sostituire	Verificare
Candela	Verificare	Sostituire	Sostituire	Sostituire	Sostituire	Sostituire
Carburatore	Regolazione	Regolazione	Regolazione	Regolazione	Regolazione	Regolazione
	Pulizia	Pulizia	Pulizia	Pulizia	Pulizia	Pulizia
Cilindro / culatta / pistone				Pulizia (ogni 15.000 km)		
Pistone completo (inclusi i segmenti)				Sostituire		
Filtro dell'aria		Pulizia	Pulizia	Pulizia	Pulizia	Pulizia
Lamine di entrata			Verificare		Verificare	
Refrigerante motore	Verificare	Verificare	Sostituire	Verificare	Sostituire	Verificare
Tubi di benzina e olio		Verificare	Sostituire	Verificare	Sostituire	Verificare
Arresto pompa dell'olio	Verificare		Verificare		Verificare	

CANDELE UTILIZZATE NEI MOTORI DERBI 50 c.c. 6 MARCE

Vedi tabella caratteristiche veicolo.

CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI

TABELLA DI COPPIE DI SERRAGGIO

DESCRIZIONE FISSAGGIO	COPPIA SERRAGGIO (N.m)	COPPIA SERRAGGIO (m•kg)
Fiss. candela - culatta M14 x 125	2 ÷ 4	20 ÷ 40
Fiss. coperchio testina - cilindro M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. dado testina M7 x 100	1,9 ÷ 2,2	19 ÷ 22
Fiss. volante mag. - albero a gomito M10 x 100	3,5 ÷ 4,5	35 ÷ 45
Fiss. piatto base - carter M5 x 80	0,25 ÷ 0,35 Sigillato	2,5 ÷ 3,5 Sigillato
Fiss. coperchio destra - carter M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. pignone motore. - albero a gomito M10 x 100	3,5 ÷ 4,5	35 ÷ 45
Fiss. mozzo leva avviam. - asse avviam. M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. carter M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. lamelle - supporto M3 x 0,5	0,1 ÷ 0,2	1 ÷ 2
Fiss. ugello carburatore - carter M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. pompa olio - carter M5 x 80	0,35 ÷ 0,45	3,5 ÷ 4,5
Fiss. motore avviam. - carter M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. coperchietto bendix - carter M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. rullino pompa - asse pompa M5 x 80	0,35 ÷ 0,45	3,5 ÷ 4,5
Fiss. coperchio pompa - coperchio carter M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. termistore - culatta M14 x 150	3,2 ÷ 3,8	32 ÷ 38
Fiss. termostato - coperchio testina M4 x 70	0,1 ÷ 0,15	1 ÷ 1,5
Fiss. campana friz. - asse primario M12 x 150	3,5 ÷ 4,5	35 ÷ 45
Fiss. molla frizione - campana M5 x 80	0,35 ÷ 0,45	3,5 ÷ 4,5
Fiss. coperchio sinistra - carter M6 x 100	0,2 ÷ 0,35	2 ÷ 3,5
Fiss. precinto cuscin. asse primar. - carter M5 x 80	0,35 ÷ 0,45	3,5 ÷ 4,5
Fiss. testa comando tamburo - tamburo M5 x 80 (10.9)	0,5 ÷ 0,7	5 ÷ 7
Fiss. vite svuotamento olio - carter M10 x 150	1,5 ÷ 1,8	15 ÷ 18
Fiss. tope avviamento - carter M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. pignone contrapp. - asse contrappeso M10 x 100	3,5 ÷ 4,5	35 ÷ 45
Fiss. leva disinnesto - asse disinnesto M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. precinto - pignone uscita cambio M5 x 80	0,35 ÷ 0,45 Sigillato	3,5 ÷ 4,5 Sigillato
Fiss. leva fiss. marce - carter M6 x 100	0,8 ÷ 1 Sigillato	8 ÷ 10 Sigillato
Fiss. tope selettore - carter M8x125	1,5 ÷ 1,9	15 ÷ 19
Fiss. coperchio pompa olio - coperchio destra M5 x 80	0,35 ÷ 0,45	3,5 ÷ 4,5
Fiss. leva cambio - asse selettore M6 x 100	0,8 ÷ 1	8 ÷ 10
Fiss. Indicatore punto morto - carter M10 x 100 (PA6)	0,25 ÷ 0,35	2,5 ÷ 3,5

CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI

DESCRIZIONE FISSAGGIO

UTENSILI SPECIALI

NUMERO	DENOMINAZIONE	CODICE
1	Utensile montaggio fermi albero a gomito	00H05400451
2	Utensile montaggio fermo asse avviamento	00H05400581
3	Utensile montaggio fermo asse selettore	00H05401561
4	Utensile fissaggio campana frizione	00H05300041
5	Utensile montaggio cappuccio aghi asse primario	00H05600241
6	Elemento di spinta per aprire il motore	00H05300151
7	Perno guida fermo asse secondario GPR	00H05600351
8	Estrattore volante magnetico alternatore	00F05300021
9	Bloccante giro volante magnetico alternatore	00G05300011
10	Pignone motore Senda	00D05310091
11	Pignone motore GPR	Herramienta standard
12	Fermo esterno pompa acqua	00H05600421
13	Fermo interior pompa acqua	00H05600431
14	Utensile per unire il pignone motore	00H05100101
15	Gabbia asse contrappeso	00H05401451
16	Fermo asse contrappeso	00H05400461
17	Perno guida asse pompa acqua	00H05601261
18	Perno guida fermo asse albero a gomito	00H05301841

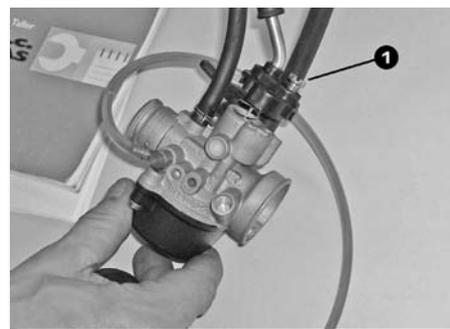
SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL CARBURATORE

CARBURATORE

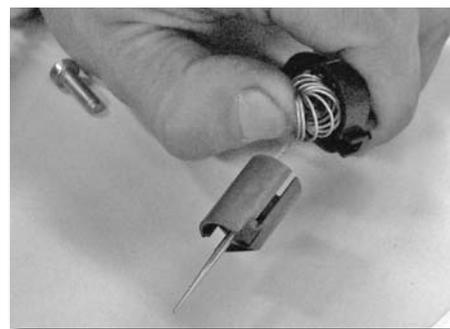
- Allentare le flangie di sostegno del carburatore all'iniettore di entrata e all'ugello del filtro dell'aria. Disinserire le tubature della benzina, dell'olio e il depressore del rubinetto della benzina, ed estrarre il carburatore.



- Allentare la vite del coperchio del carburatore e smontarlo insieme al gruppo cavo acceleratore, valvola dei gas e ago conico di dosaggio (1).



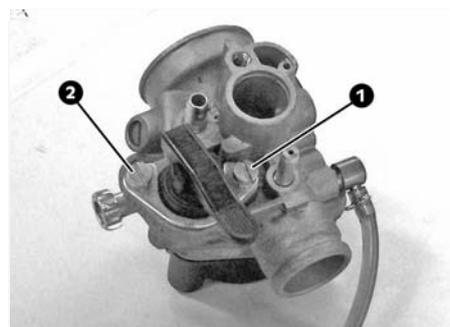
- Comprimere contro il coperchio la molla di ritorno della valvola dei gas ed estrarre il morsetto del cavo acceleratore, attraverso la scanalatura della valvola dei gas.



- Smontare la flangia di fissaggio della valvola di pistone del sistema avviamento a freddo (starter) ed estrarre il gruppo (1).

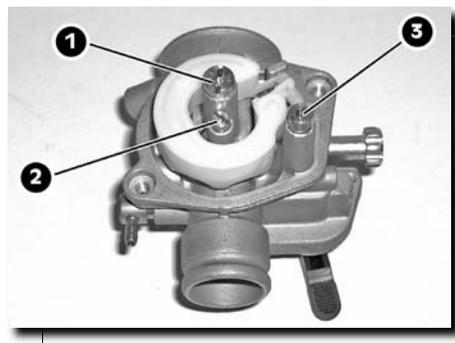
- Prima di smontare la vite di regolazione della quantità d'aria ("compensatore") del circuito di bassa velocità (rallentatore) (2), verificare la sua posizione contando i giri necessari per avvitare al massimo (senza forzare).

Annotare questa misura e smontarla svitandola. (In caso di dubbio, consultare la tabella delle caratteristiche del veicolo per determinare la posizione di serie di questa vite).



SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL CARBURATORE

- Togliere le viti della vaschetta del carburatore e questa stessa, in maniera tale da avere accesso ai calibri: massima (1), minima (2) e avviamento a freddo (3), così come il galleggiante e la sua valvola di punzonatura.



MONTAGGIO DEL CARBURATORE

- Pulire completamente tutti i componenti del carburatore con dissolvente (fare attenzione a non danneggiare la giunta della vasca del carburatore, così come l'anello torico della valvola a pistone di avviamento a freddo).

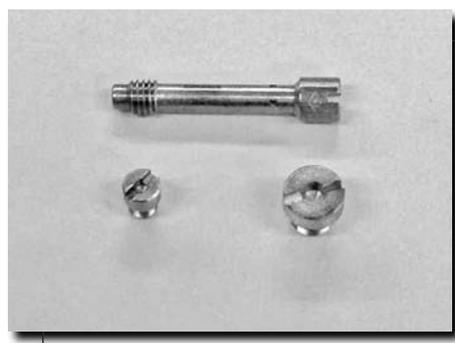
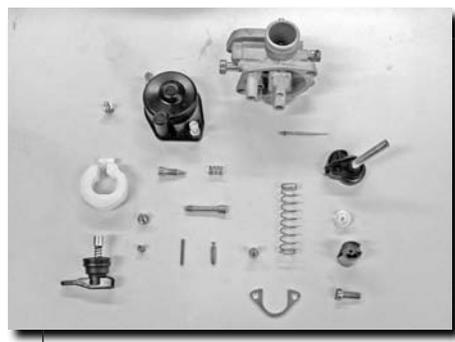
- Con l'aiuto di aria compressa, procedere a soffiare scrupolosamente in tutti i fori di passaggio dell'aria, dell'olio e della benzina.

- Con l'aiuto di una bilancia, verificare il peso del galleggiante, che è inciso sullo stesso (3,5 grammi). Sostituirlo se supera questo peso.

- Verificare che il cono del punzone di controllo del passaggio della benzina alla vasca, così come la molla della sua asta di connessione con il galleggiante si trovino in un o stato corretto, e in caso contrario installarne uno nuovo.

- Verificare lo stato della valvola del pistone del sistema di avviamento a freddo. Sostituirla nel caso in cui fosse danneggiata la sede di chiusura vulcanizzata o il medesimo corpo metallico del pistone (rigature e / o corrosione che superino il 25% della sua area totale).

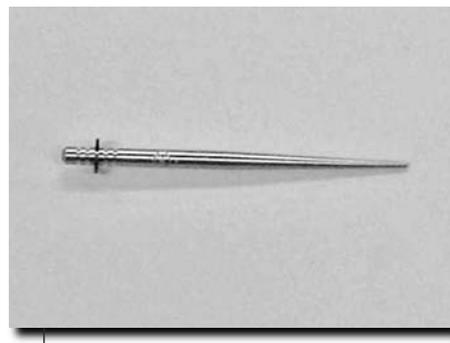
- Verificare la dimensione dei calibri, basandosi sulla numerazione incisa sui medesimi, installare quelli adeguati (vedi tabella delle regolazioni), giacché in caso contrario il rendimento del motore ne verrebbe compromesso.



SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL CARBURATORE

- Controllare la posizione del circlip dell'ago conico di dosaggio.

- Spostando il circlip verso l'alto sull'ago si produce una miscela più povera, e spostandolo verso il basso sull'ago si determina una miscela più ricca, ciò consente delle regolazioni atte a condizioni climatiche molto estreme.



- Sostituire l'ago conico di dosaggio, qualora presentasse dei danni periferici.

- Verificare l'assenza di rigature sul cono della vite di regolazione dell'aria del circuito di minimo, giacché ciò comprometterebbe il rendimento dello stesso.



- Verificare anche l'assenza di rigature sulla valvola di slittamento. Sostituirla nel caso in cui superi di un 25% la sua area totale.



- Assicurarsi di installarne una con le stesse caratteristiche (vedi marcatura nella sua base).



SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL CARBURATORE

- Rimontare completamente il carburatore. Reinstallare il carburatore nel motore, connettendo in maniera adeguata le tubature della benzina, dell'olio e attivando il depressore del rubinetto della benzina.

- Verificare che la vite di regolazione della quantità di aria ("compensatore") del circuito di bassa velocità (rallentamento) si trovi nella posizione simile a quella in cui stava prima di smontarlo (in caso di dubbio, consultare la tabella delle caratteristiche del veicolo per determinare la posizione di serie).

- Verificare che il percorso del comando dell'acceleratore sia corretto e che non rimanga bloccato né s'indurisca in alcun punto dello stesso.

- Regolare il punto morto sul pugno dell'acceleratore, intervenendo sul tensore del rivestimento del cavo dell'acceleratore, contiguo al comando dell'acceleratore, fino ad ottenere un gioco compreso tra 3 e 5 mm.

- Estrarre la spuma del filtro dell'aria, lavandola in una miscela di acqua e sapone, per poi farla scolare ed asciugarla completamente, in seguito impregnarla con l'olio speciale per filtri e installarla di nuovo.

- Procedere alla regolazione della velocità di rallentamento, in base al seguente procedimento:

1. Avviare il motore.

2. Intervenire sulla vite di posizione di riposo della valvola di slittamento, fino ad ottenere che il motore non cali (avvitarlo).

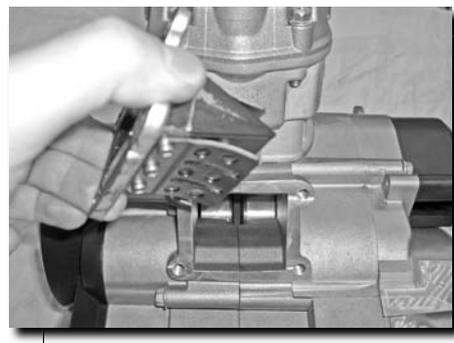
3. Intervenire di nuovo sulla vite di posizione di riposo della valvola di slittamento (avvitandola o svitandola lentamente), fino a ottenere una velocità di rallentamento stabile di 1600 ± 200 rpm (utilizzare un contagiri esterno).

4. Imprimere una rapida accelerazione al motore azionando in maniera decisa il comando acceleratore, e verificare che acceleri e decelerati con brillantezza e rapidità con assenza di vuoti, in caso contrario modificare la posizione della vite di regolazione dell'aria al minimo (VA) per $\frac{1}{4}$ di giro e tornare al punto 3. Se si avvista la VA si otterrà una miscela più ricca (con più benzina), mentre se si svista la VA si provocherà un impoverimento della benzina (meno benzina).

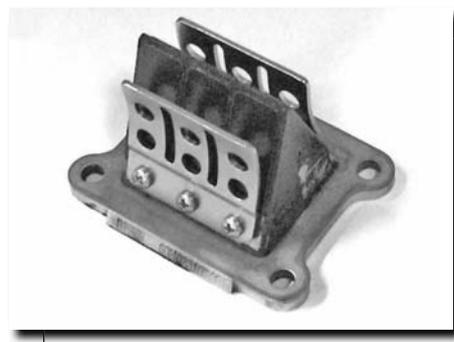
SMONTAGGIO/MONTAGGIO VALVOLE A LAMINE

SMONTAGGIO VALVOLA A LAMELLE

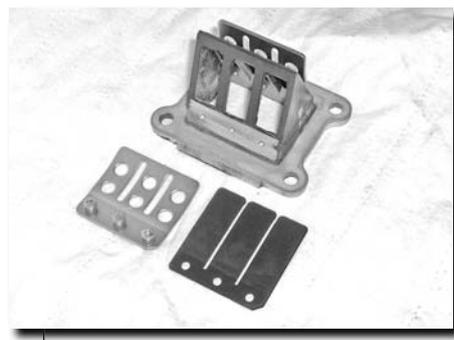
- Estrarre il carburatore del motore.
- Estrarre le viti di chiusura dell'ugello di entrata, così come il medesimo, dietro il quale si può accedere già all'estrazione della valvola a lamelle.



- Verificare che non esistano crepe, o deformazioni e rotture sui petali delle lamelle. In caso contrario, sostituirle.

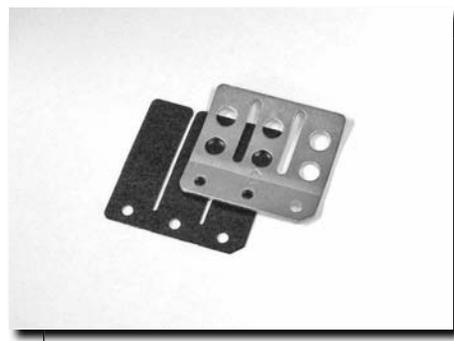


- Smontare le viti di fissaggio del limitatore di alzata e dei petali della lamella di entrata, e verificare che non esistono crepe nella base di fissaggio dei petali, in caso contrario sostituire le lamelle.



MONTAGGIO VALVOLE A LAMELLE

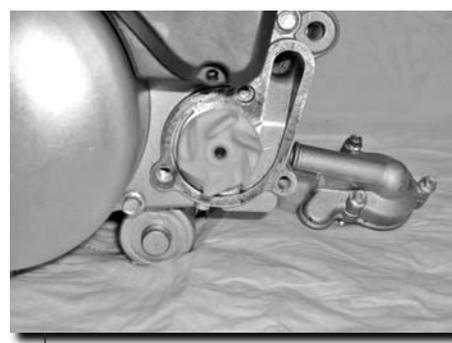
- Procedere in ordine inverso al montaggio, prestando speciale attenzione al corretto posizionamento del limitatore di alzata e della lamella (gemellaggio delle smussature). L'eliminazione del limitatore di alzata e del tipo di lamella può modificare il comportamento del motore, e può compromettere l'affidabilità dello stesso.
- Verificare la giunta torica della scatola di lamelle e sostituirla se è danneggiata. Installare una giunta nuova.



SMONTAGGIO / MONTAGGIO SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

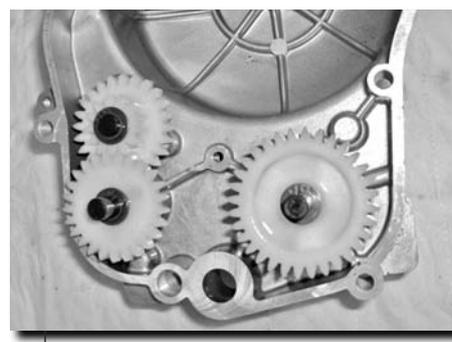
SMONTAGGIO DEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

- Svuotare completamente il refrigerante del motore, accendendo allo smontaggio dei manicotti che vanno dalla pompa al radiatore.
- Svuotare l'olio del motore ed estrarre il coperchio della trasmissione.
- Svitare le viti del coperchio della pompa dell'acqua, ed estrarre quest'ultima.
- Allentare il dado di fissaggio del rullino della pompa dell'acqua ed estrarlo, svitandolo.



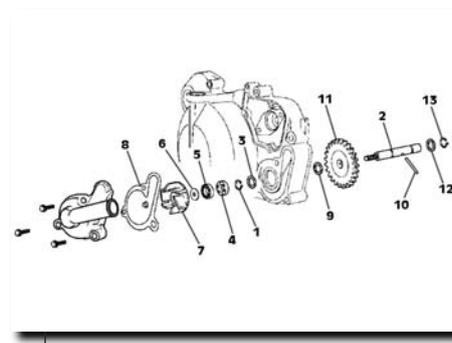
- Estrarre il circlip, rondella superiore, pignone comando pompa, il corrispondente ago e la rondella inferiore. A continuazione colpire delicatamente l'asse da dentro verso fuori tirando i due fermi.

- Cambiare i fermi di acqua al minore sintomo di fughe di liquido refrigerante o olio attraverso il foro sfiatatoio. Cambiare anche l'asse se questo mostra dei segni di usura periferica dove appoggiano i fermi.



MONTAGGIO DEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

- Installare il circlip (1) sul canaletto (2) dell'asse, introdurlo nel coperchio da fuori verso dentro con la rondella (3) da 8.3 x 14 x 1 sotto il circlip.



SMONTAGGIO / MONTAGGIO SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

- Introdurre mediante l'utensile numero 13, vedi tabella degli utensili speciali, il fermo interno (4), con la molla verso il basso; con l'utensile numero 12 collocare il fermo superiore (5) con la molla verso l'alto, entrambi lievemente oliati.

- Installare la rondella (6) da 5.25 x 15 x 1, il rullino della pompa (7) e il dado di fissaggio (8). Coppia di serraggio a 0,35 ÷ 0,45 m.kg.

- All'interno del coperchio installare la rondella (9) da 8.3 x 14 x 1, il passante (10), il pignone comando della pompa (11), la rondella (12) da 8.3 x 14 x 1 e il circlip (13).

- Montare il coperchio di trasmissione con una giunta nuova e riempire il carter motore con 650 c.c. d'olio tipo SAE 10W40 API GL - 4.

- Installare una nuova giunta di coperchio pompa di acqua.

- Procedere al riempimento e spurga del circuito di raffreddamento, secondo il seguente procedimento:

1. Predisporre un deposito esterno con refrigerante con un punto di congelazione di -18°C , a un'altezza di circa 2 m dal suolo, per poter procedere al riempimento del circuito di raffreddamento dal vaso di espansione.

2. Mettere in marcia il motore e mantenerlo in rallentamento.

3. Aprire la chiave di passo del deposito esterno e lasciare fluire liberamente il refrigerante fino a che non raggiunga il livello minimo nel serbatoio di espansione di refrigerante.

Chiudere la chiave di passo.

4. Chiudere il tappo della valvola del deposito di espansione. Riscaldare il motore fino a ottenere l'apertura del termostato.

5. Verificare che il corpo del radiatore si riscaldi, in caso contrario ciò indicherebbe la mancata apertura del termostato o la presenza di borse d'aria all'interno del circuito di raffreddamento.

6. Arrestare il motore e farlo raffreddare.



SMONTAGGIO / MONTAGGIO SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

7. Rimettere refrigerante nel vaso di espansione, fino a che non raggiunga il livello minimo del vaso di espansione (quando si riscalda il motore aumenterà il livello per effetto dell'espansione nel circuito).

8. Verificare il circuito elettrico della spia di avviso di surriscaldamento nel quadro degli strumenti, disinserendo la scheda di connessione del sensore della temperatura e connettendo, con l'aiuto di un cavo, il suo terminale alla messa a terra, quindi azionare il contatto e la luce spia dovrebbe accendersi sul quadro degli strumenti.

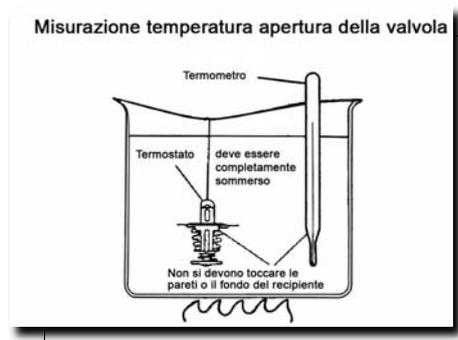
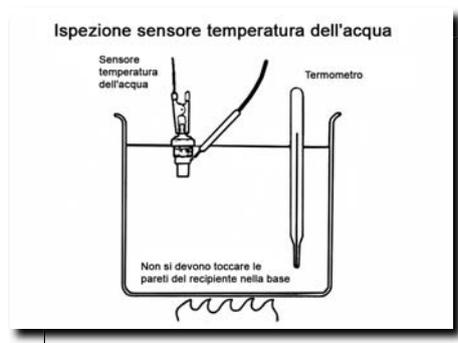
9. Per verificare il sensore di temperatura della culatta, così come il termocontatto di azionamento del ventilatore (solo nelle versioni che dispongono del medesimo) immergerne la parte reattiva in un recipiente (senza toccarlo) con acqua e riscaldarlo. Connettere un multimetro per la lettura delle resistenze tra il suo corpo metallico e il suo terminale di connessione, e verificare che a misura che s'incrementa la temperatura dell'acqua, diminuisce il valore di resistenza del sensore, in caso contrario sostituirlo.

SENSORE	ON	OFF
TEMPERATURA REFRIGER. CULATTA	$124 \pm 3^{\circ}\text{C}$	$114 \pm 3^{\circ}\text{C}$
TERMOCONTATTO ELETTROVENT.	$97 \pm 3^{\circ}\text{C}$	$85 \pm 3^{\circ}\text{C}$

- Il termostato deve essere controllato immergendolo in un recipiente con acqua (senza che lo tocchi), che poi bisognerà riscaldare.

Con l'aiuto di un termometro, controllare l'inizio dell'apertura e la fine della stessa (completamente aperto).

INIZIO APERTURA	CORSA
$60^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$	$3.5 \div 5 \text{ A } 70^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$

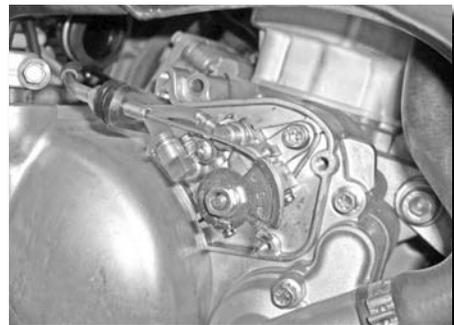


SMONTAGGIO / MONTAGGIO POMPA DELL'OLIO

SMONTAGGIO POMPA DELL'OLIO

- Smontare il coperchio di controllo situato sul semicarterm della frizione.

- Sciogliere le flangie di sostegno dei tubi di entrata e uscita dell'olio dalla pompa. Tappare quello d'entrata allo scopo di evitare lo svuotamento del deposito dell'olio.



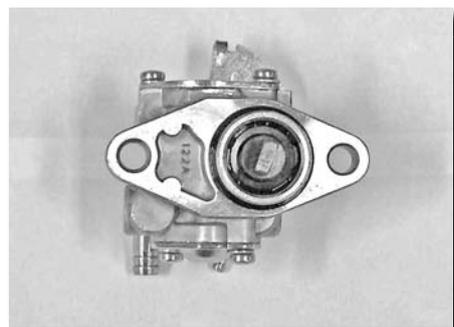
- Smontare il cavo di comando della pompa, sciogliendolo in primo luogo dal sostegno nella leva di comando e poi dal punto massimo del rivestimento sul semicarterm della frizione.



- Svitare le due viti a brugola che sostengono la pompa al semicarterm della frizione, ed estrarla. Azionare manualmente l'asse di giro della pompa e verificarsi che gira in maniera delicata.

- Verificare lo stato dell'anello torico e del fermo dell'asse. Sostituirli se sono danneggiati.

- La pompa dell'olio è un gruppo di sicurezza per il buon funzionamento del motore, sostituirla in caso di avaria, non smontarla.



MONTAGGIO POMPA DELL'OLIO

- Procedere in senso inverso fino a quanto specificato fino al momento.

Prestare una particolare attenzione all'incastro a nido d'ape della trasmissione di movimento dell'asse della pompa con riguardo all'ingranaggio del semicarterm della frizione.

SMONTAGGIO / MONTAGGIO POMPA DELL'OLIO

- Procedere alla spurga della pompa dell'olio, secondo il seguente procedimento:

1. Installare il tubo di arrivo dell'olio alla pompa dal serbatoio.
2. Con l'aiuto di una siringa, riempire il tubo d'uscita della pompa dell'olio sintetico 2T API TC SAE 30, e installarlo tra la pompa e il carburatore.
3. Svitare la vite di spurga della pompa.
4. Fornire al carburatore alimentazione indipendente di benzina e olio sintetico 2T API TC SAE 30 con una proporzione del 2%.
5. Mettere il motore in marcia e mantenerlo in rallentamento. Azionare la leva di comando della pompa manualmente fino al suo punto massimo, e mantenerla così fino ad ottenere che l'olio fluisca senza bollicine attraverso il foro di spurga della pompa.
6. Riavvitare la vite di spurga della pompa, e verificare che l'olio fluisca liberamente attraverso l'estremità del tubo d'uscita che si connette al carburatore.
7. Arrestare il motore ed eliminare la alimentazione con miscela.
Ripristinare l'alimentazione di benzina dal serbatoio.
8. Installare il cavo di comando e regolane il gioco fino ad ottenere di posizionare la freccia della leva di comando all'altezza del segno presente sulla pompa (comando acceleratore completamente chiuso).
9. Riportare il livello dell'olio nel serbatoio di riserva al suo massimo.

SMONTAGGIO / MONTAGGIO DELLA CULATTA

SMONTAGGIO DELLA CULATTA

- Svuotare il liquido refrigerante, accedendo allo smontaggio del manicotto ubicato nella pompa di acqua.
- Predisporre un piattino per raccoglierlo.
- Estrarre il manicotto tra culatta e radiatore.
- Disinserire la scheda di connessione del sensore della temperatura.
- Disinserire il cavo di alta tensione della candela (pipa), ed estrarre la stessa.
- Allentare prima ed estrarre poi in diagonale le 5 viti M6 ed estrarre il coperchio della culatta.

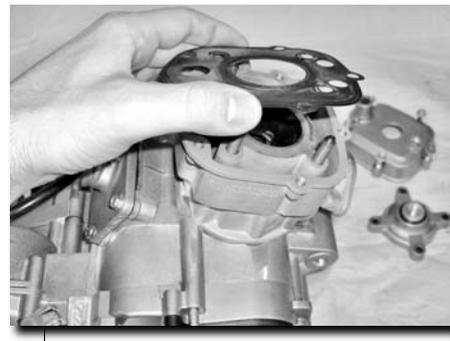


- Allentare in diagonale i 4 dadi M7 della culatta ed estrarli.



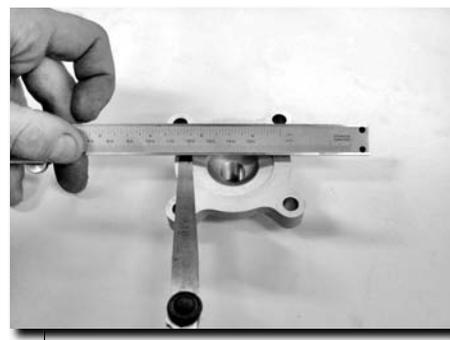
SMONTAGGIO / MONTAGGIO DELLA CULATTA

- Estrarre la culatta e la sua giunta sul cilindro.
- Pulire i resti di giunta e di carboncino, senza graffiare né erodere le superfici.



- Con l'aiuto di un calibro per spessore e una squadra rettificata, verificare l'incurvatura dei piani di appoggio, sia sulla testina sia nel cilindro.

Curvatura massima:
0,05 mm.



MONTAGGIO DELLA CULATTA

- Seguire l'ordine inverso a quello delle indicazioni fornite fino a questo momento.
- Installare una nuova giunta della culatta, assicurandosi della corretta pulizia dei piani di appoggio, sia sulla testina sia sulla parte superiore del cilindro. Non applicare alcun tipo di sigillante.
- Collocare la testina e regolare i dadi M7 per poi applicare un serraggio a croce di $1.9 \div 2.2$ m.kg.
- Collocare il coperchio della testina e regolare le 5 viti M6 per poi applicare un serraggio a croce di $0.8 \div 1$ m.kg.
- Rimontare in maniera corretta la tubatura tra culatta e radiatore.
- Rimontare una candela nuova.
- Reinstallare le connessioni elettriche, il sensore della temperatura e la candela.
- Riempire il circuito di raffreddamento con refrigerante con un punto di congelazione di -18° C, effettuando lo spurgo del circuito.

SMONTAGGIO/MONTAGGIO DEL CILINDRO E IL PISTONE

SMONTAGGIO DEL CILINDRO E DEL PISTONE

- Svuotare il refrigerante del motore.
- Smontare il coperchio della testina e la testina.
- Estrarre il cilindro, tirandolo verso l'alto.
- Estrarre la giunta della base del cilindro.
- Collocare un panno pulito nell'apertura del carter onde evitare la caduta accidentale di oggetti al suo interno.
- Estrarre i circlip di chiusura del bullone, e in seguito proseguire con il bullone, il pistone e il cuscinetto del piede della biella.-
- Se è necessario spingere il bullone per poterlo estrarre, sostenere la biella con fermezza e in senso contrario a quello di spinta, onde evitare di danneggiarla o di deformarla.
- Procedere alla pulizia ed all'eliminazione dei resti di giunte e carboncino in maniera non aggressiva (evitare di rigare la parte periferica del pistone).
- Verificare visivamente lo stato del piede della biella. Se presenta dei danni nella superficie di contatto con il cuscinetto ad aghi, sostituirla.
- Verificare visivamente lo stato del cuscinetto ad aghi del piede della biella, se presenta danni in corrispondenza degli aghi o delle crepe nella gabbia, sostituirla.
- Estrarre gli anelli aprendoli dalle punte e alzandoli dalla parte opposta alle stesse punte.



SMONTAGGIO/MONTAGGIO DEL CILINDRO E IL PISTONE

VERIFICA DEL CILINDRO E DEL PISTONE

- Verificare la distanza tra le punte degli anelli, inserendoli allineati all'interno del cilindro e controllando la distanza con un calibro per spessori.

Limite minimo:
0,15 mm.

Limite massimo:
0,35 mm.

- Verificare il grado di usura del cilindro, con l'aiuto di un alesometro. Calibrarlo previamente in base alle dimensioni contenute nella tabella delle famiglie cilindro - pistone.

- Effettuare il controllo in due assi e a tre altezze.

Limite di servizio:
0,05 mm.

Famiglia	ØPistone±0.0025mm	Øcilindro±0.0025mm	Gioco
A	39.850	39.890	0.035 ÷ 0.045
B	39.855	39.895	
C	39.860	39.900	
D	39.865	39.905	

- Verificare il diametro del pistone nell'asse trasversale a quello del bullone a una distanza di 15 mm dall'estremità inferiore dei faldoni.

Limite di servizio:
0,01 mm.



SMONTAGGIO/MONTAGGIO DEL CILINDRO E IL PISTONE

MONTAGGIO DEL CILINDRO E IL PISTONE

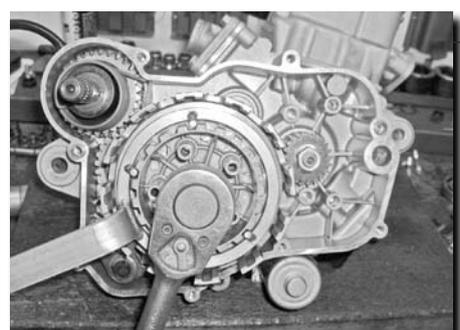
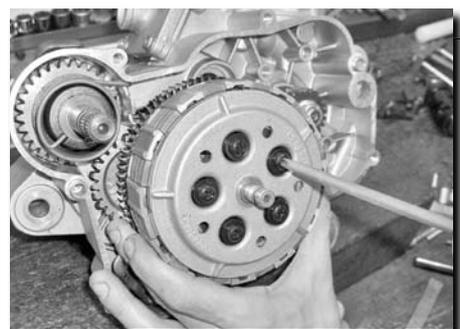
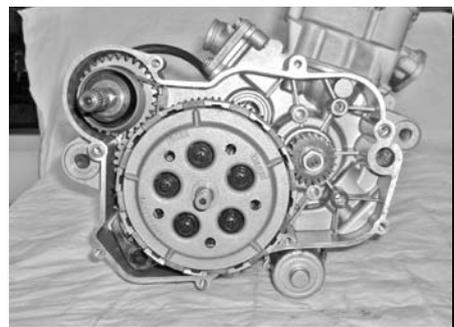
- Installare gli anelli del pistone.
- Installare una nuova giunta di base del cilindro.
- Installare il cuscinetto a gabbia d'aghi, pistone, bullone e circlip, lubrificando prima gli stessi con olio sintetico 2T API TC SAE 30. Prestare attenzione al segno di posizione del pistone (la freccia deve essere rivolta verso lo scappamento).
- Assicurarsi che siano entrati completamente nella loro scanalatura.
- Comprimere gli anelli all'interno dei loro canali, prestando attenzione che non si sovrappongano ai finecorsa fissi.
- Lubrificare l'interno del cilindro così come il pistone e i suoi anelli.
- Installare il cilindro, verificando il pistone scorra agevolmente al suo interno.
- Installare una giunta di culatta nuova e rimontare la testina e il coperchio di testina.
- Installare una candela nuova.
- Reinstallare le connessioni elettriche del sensore della temperatura e della candela.
- Riempire il circuito di raffreddamento con refrigerante con un punto di congelazione di -18°C effettuando la spurga del circuito.



SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL GRUPPO FRIZIONE

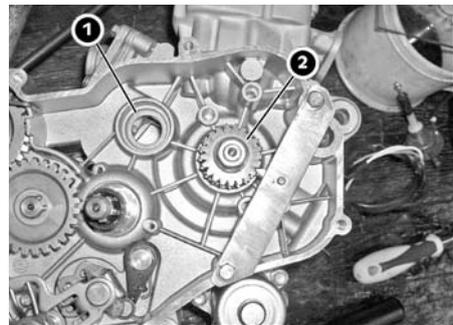
SMONTAGGIO DEL GRUPPO FRIZIONE

- Svuotare il refrigerante del motore.
- Svuotare l'olio della trasmissione, estraendo i due tappi (semicarterm della frizione e base del carter).
- Estrarre il gruppo pompa dell'olio, oltre ai suoi tubi ed al cavo di comando.
- Estrarre il pedale di avviamento (versioni che dispongano dello stesso).
- Estrarre le viti del semicarterm della frizione e il semicarterm stesso. Si potrà così accedere al gruppo degli elementi della trasmissione primaria, della frizione, del sistema di avviamento e dell'asse selettore.
- Smontare il gruppo viti e molle di chiusura sul piatto di spinta dello stesso.
- Estrarre il gruppo di dischi condotti e dischi conduttori.
- Togliere il rivestimento del dado a campana della frizione.
- Bloccare la campana della frizione con l'utensile numero 4 ed estrarre il dado.



SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL GRUPPO FRIZIONE

- Estrarre la campana condotta.
- Prestare attenzione al cappuccio centrale e al gruppo di rondelle.
- Estrarre la campana conduttrice.
- Per sbloccare il serraggio del dado di fissaggio dell'ingranaggio dell'asse di bilanciamento, nei motori che dispongono di questo elemento (1), inserire l'utensile numero 14, così come per il dado pignone motore (2).



- Utensile per l'estrazione pignone motore:

Modelli con asse bilanciamento: utensile standard.

Modelli senza asse bilanciamento: utensile numero 10.



- Verificare lo spessore del ripieno della frizione di ogni disco, con l'aiuto di un calibro specifico.

Limite di servizio:
3,8 mm.



- Sostituire il disco se presenta delle perdite di ripieno, fatica termica (colorato), se è deformato o se è danneggiato il nido d'ape esterno.

- Verificare l'incurvatura dei dischi della frizione.

Limite di servizio:
0,15 mm.



SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL GRUPPO FRIZIONE

VERIFICA TRASMISSIONE PRIMARIA

- Verificare visivamente la dentatura. Se presenta dei segni di fatica termica (colorato), o la perdita del rivestimento di durezza superficiale, così come consumo irregolare dei denti (affilatura), sostituire i componenti danneggiati.

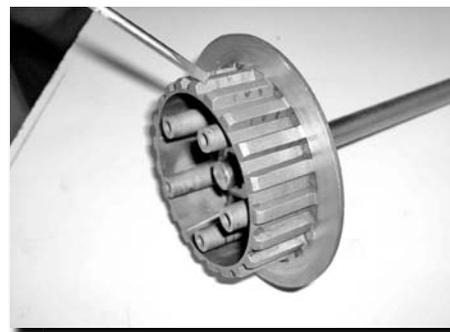
- Verificare la campana conduttrice della frizione:

1. Scanalatura del nido d'ape.
2. Gioco dei rivetti e silent-block di unione con l'ingranaggio.
3. Stato del cappuccio di giro sull'asse primario

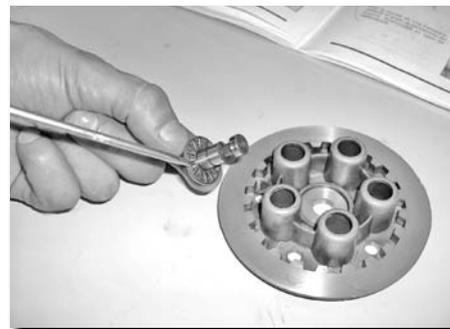
- Se si osservano dei danni gravi, sostituirla.



- Verificare l'assenza di rigature e "dentatura" sulla superficie di appoggio dei dischi; in caso contrario, sostituire l'elemento.



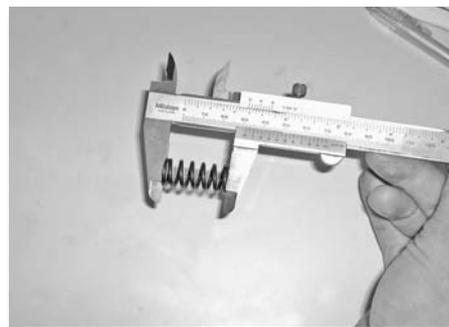
- Verificare il gruppo piatto di spinta e il suo cuscinetto assiale ad aghi, sostituire gli elementi danneggiati.



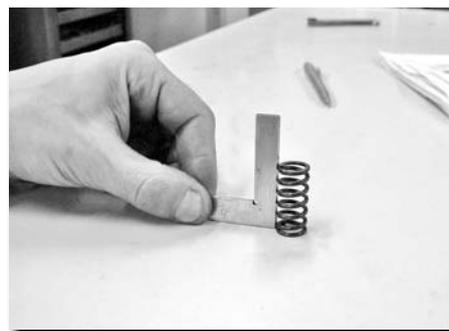
SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL GRUPPO FRIZIONE

- Controllare la lunghezza libera della molla, sostituirla se supera il limite di servizio.

Limite di servizio:
31 mm.

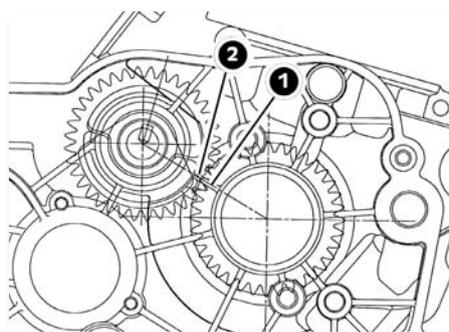


- Con l'aiuto di una squadra, controllare il grado di parallelismo della molla. Sostituirla in caso di deformazione.



MONTAGGIO DELLA FRIZIONE

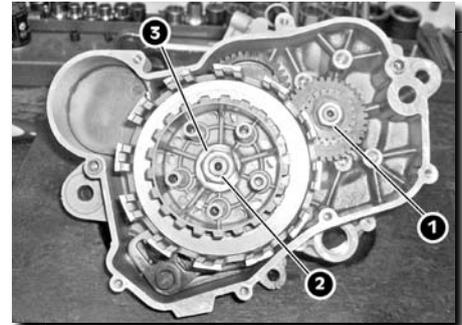
- Rimontare in ordine inverso rispetto allo smontaggio.
- Ricordare d'installare le rondelle di appoggio delle campane della frizione (conduttrice e condotta).
- Tenere in conto i seguenti passi al momento d'installare l'asse di bilanciamento nei motori che dispongono di questo elemento (un cattivo montaggio produce un elevato livello di vibrazioni).
- Arresto asse bilanciamento: allineare il segno (1) dell'albero motore con il segno (2) di punzone dell'asse di bilanciamento.



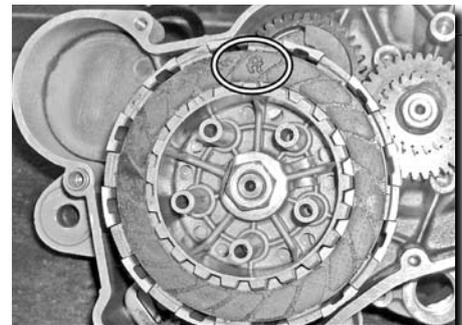
SMONTAGGIO / MONTAGGIO DEL GRUPPO FRIZIONE

- Installare le rondelle dell'asse primario e le campane di frizione conduttrice e condotta.

- Assicurarsi di applicare la coppia di serraggio specificata sia per il dado dell'ingranaggio dell'albero a gomito (1) ($3.5 \div 4.5$ m.kg) sia per quella di serraggio delle campane della frizione (2) ($3.5 \div 4.5$ m.kg) (non dimenticare d'installare un freno nuovo (3) e di chiuderlo su uno dei fianchi del dado).



- Installare i dischi della frizione in maniera tale che il segno posto sugli stessi guardi verso fuori.



- Installare il coperchio pressante della frizione in maniera tale che il logo "DERBI", guardi verso l'intaglio situato sul tamburo condotto della frizione.



- Applicare la coppia necessaria di serraggio per le viti di chiusura del pressante della frizione e delle sue molle ($0.35 \div 0.45$ m.kg)

- Installare una nuova giunta di coperchio della frizione.

- Installare nuove rondelle di sigillatura sulle viti di svuotamento dell'olio (carter e semicarter della frizione) e stringerle.

- Riempire il gruppo cambio marce – frizione con 650 cm³ d'olio SAE 10W40.

- Installare il cavo di comando sulla leva del semicarter di frizione, e verificare il gioco morto sulla manetta sinistra del manubrio (gioco morto minimo approssimativo: 5 mm.).

- Mettere il motore in marcia ed effettuare una breve prova funzionale del cambio e della frizione.

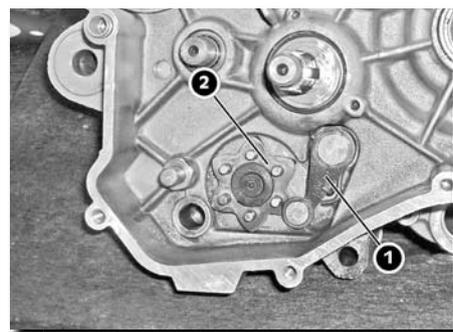
SMONTAGGIO/MONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO MARCE

SMONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO DI MARCE

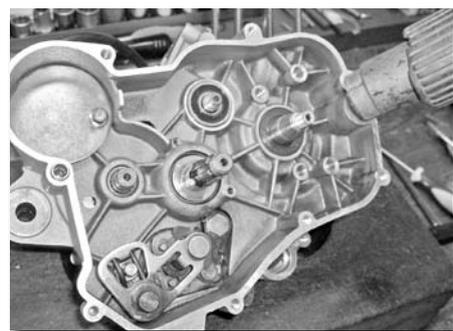
- Smontare il gruppo termodinamico (culatta, cilindro e pistone).
- Smontare il volante magnetico alternatore (vedi sistema elettrico).
- Smontare completamente il gruppo trasmissione primaria, compreso il sistema di avviamento, l'asse selettore delle marce e il pignone dell'asse di bilanciamento.
- Estrarre l'asse di bilanciamento dal lato sinistro del motore.
- Allentare prima e estrarre completamente poi tutte le viti di chiusura dei carter (12 viti 6 x 100), sul lato sinistro del motore.



- Estrarre l'ingranaggio intermedio di avviamento situato sull'estremità dell'asse secondario del cambio delle marce, così come il rinvio fissante della velocità (1), e la "stella" dello stesso (2).

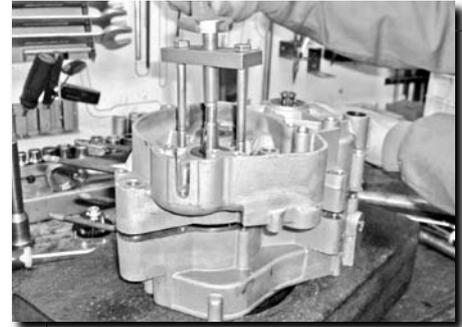


- Riscaldare il gruppo del carter intorno alle basi dei cuscinetti dell'albero a gomito, primario e secondario, su entrambi i lati (circa: 60° C).



SMONTAGGIO/MONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO MARCE

- Appoggiare il carter su uno zoccolo di legno dal suo lato destro (lato trasmissione primaria). Installare sul lato sinistro del carter e nelle filettature apposite l'utensile numero 6 e appoggiando il suo asse di reazione incentrato sull'asse dell'albero a gomito, procedere a separare i carter. Non utilizzare leve sui piani di appoggio del carter (se si danneggiano dovranno essere sostituiti).

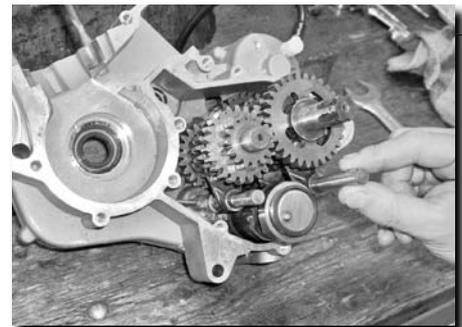


- A questo punto, installare l'utensile numero 6 sulle filettature disposte vicino all'albero a gomito nel carter destro, ed estrarre l'albero a gomito.

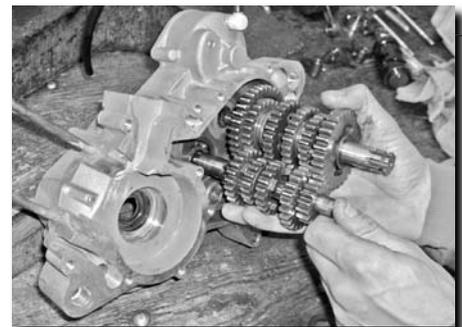


- Riscaldare previamente la base di appoggio del cuscinetto dell'albero a gomito nel carter (circa 60° C).

- Estrarre gli assi guida delle forcelle di selezione, così come il tamburo selettore e le stesse forcelle.



- Estrarre il gruppo del cambio in una sola operazione, accedendo ai due assi dello stesso.



SMONTAGGIO/MONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO MARCE

- Pulire e sgrassare completamente il gruppo dell'albero a gomito, per procedere alla verifica dello stesso.

- Con l'aiuto di alcuni calibri di spessore, verificare il gioco laterale della biella nel suo montaggio sulla manovella dell'albero a gomito.

Limite di servizio:
0,8 mm.

- Con l'aiuto di un comparatore, determinare il gioco radiale del cuscinetto della testa della biella nei sensi X ed E.

Limite di servizio:
0,04 mm.

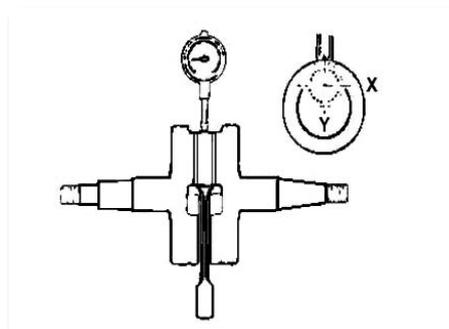
- Sostituire la biella e i suoi cuscinetti se si supera il limite di servizio.

- Installare l'albero a gomito su un contrappunto nel quale lo si farà girare, e verificare il salto tra le pale dello stesso per mezzo dell'aiuto di una coppia di comparatori collocati in forma perpendicolare alla periferia degli assi di appoggio (verificare che non vi siano sbavature né rigature).

Limite di servizio:
0,05 mm.

MONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO DI MARCE

- Pulire e lubrificare i cuscinetti e verificare che girino in maniera scorrevole, senza giochi né asperità. In caso contrario, sostituirli in coppie.



SMONTAGGIO/MONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO MARCE

- Allo scopo di potere estrarre i cuscinetti danneggiati, utilizzare un estrattore specifico, riscaldando previamente il carter (90° C circa). Non reinstallare mai dei cuscinetti smontati, giacché si danneggiano nell'operazione di estrazione.



- Per installare i cuscinetti nuovi, riscaldare il carter (90° C circa), e predisporre all'interno di un congelatore il cuscinetto da installare, giacché ciò permetterà un facile inserimento dello stesso quasi senza necessità di spingerlo, se è necessario spingerlo.



- Pulire e sgrassare il gruppo cambio marce per procedere alla sua verifica.

- Verificare visivamente la dentatura degli ingranaggi del cambio. Se vi sono dei segni di fatica termica (colorato), o una perdita del rivestimento di durezza superficiale, così come un consumo irregolare dei denti (affilatura), sostituire i componenti danneggiati. Nel caso del primario, dovrà essere completamente cambiato.



SMONTAGGIO/MONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO MARCE

- Procedere allo smontaggio completo del secondario, estraendo il circlip di chiusura del gruppo, procedendo allo smontaggio completo in forma ordinata (predisporre un panno pulito sul quale lasciando gli stessi al momento dello smontaggio).



- Verificare l'assenza di sbavature e / o consumi irregolari negli innesti e nei fori collimati del sistema di fissaggio della velocità degli ingranaggi scorrevoli, così come nelle loro striature.



- Verificare lo stato di consumo dei cappucci di giro degli ingranaggi liberi del secondario.



- Se sono danneggiati in un 25% o più della loro superficie, procedere a sostituirli. Sostituire a loro volta i circlip di posizionatura fissa del gruppo.

SMONTAGGIO/MONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO MARCE

- Controllare a loro volta i cuscinetti ad aghi dell'asse secondario.
Sostituirli in caso di danni dei medesimi.

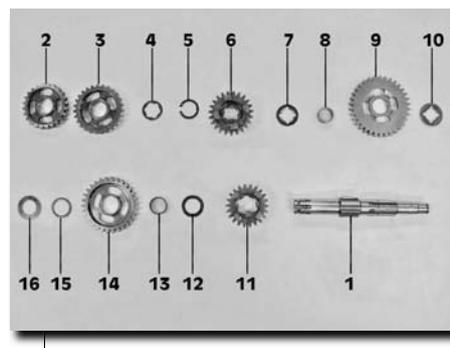


- Pulire con uno sgrassante tutti i componenti del gruppo cambio marce e selettore, così come dell'albero a gomito.

- Rimontare il secondario del cambio, prestando un'attenzione molto particolare al corretto assemblaggio di tutti i suoi componenti, onde evitare un cattivo funzionamento e il bloccaggio dello stesso.

Parte destra asse:

1. Asse secondario.
2. Pignone secondario 4^a (z 24).
3. Pignone secondario 3^a (z 27).
4. Rondella brocciata 23,3 x 16 x 1.
5. Anello segmento pignoni.
6. Pignone scorrevole 5^a (z 23).
7. Rondella 25 x 14,2 x 1.
8. Corona di aghi 14 x 18 x 8.
9. Pignone secondario 1^a (z 34).
10. Rondella sfregamento 28 x 14,2 x 1,85.



Parte sinistra asse:

11. Pignone scorrevole 6^a (z 22).
12. Rondella 25 x 17,2 x 1.
13. Cappuccio pignone secondario di 2^a.
14. Pignone 2^a (z 30).
15. Rondella 23,5 x 18,2 x 1.
16. Rondella 28 x 17,1 x 1,2.

SMONTAGGIO/MONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO MARCE

- Montare sul carter destro il gruppo cambio marce (inserire allo stesso tempo il primario e il secondario, gemellati).

- Controllare previamente lo spessore totale del pacchetto dell'asse secondario del cambio comprese le sue rondelle di regolazione su entrambi i lati.

Spessore totale secondario:

MAX 87,700 mm.

MIN 87,350 mm.

(vi sono diversi spessore di rondella per ottenere la regolazione corretta).

- In seguito, installare le forcelle di selezione, il tamburo selettore e le sue rondelle così come gli assi delle forcelle di selezione.

Lubrificare superficialmente il cambio con olio SAE 10W40 API:GL-4.

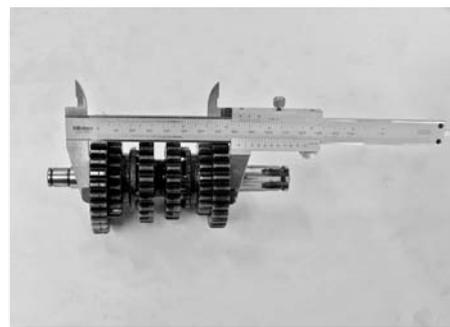
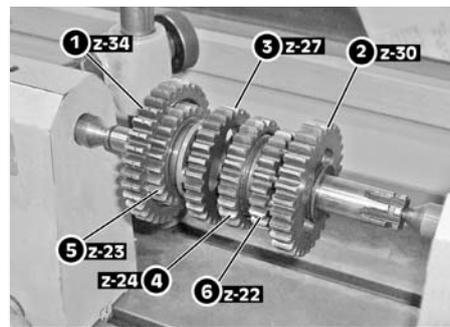
- Verificare il corretto azionamento del cambio selezionando le varie marce, girando il tamburo selettore in entrambi i sensi. Se si blocca, verificare di nuovo il corretto montaggio. Lasciarlo selezionato in punto morto e verificare il libero giro di tutti gli elementi del gruppo.

- Installare l'asse dell'albero a gomito sul carter destro.

- Installare una nuova giunta di unione dei carter, prestare attenzione al pezzo libero nella zona di entrata.

- Riscaldare il carter sinistro (circa 60° C), e chiuderlo sul carter destro. Procedere all'installazione dei perni di chiusura del gruppo, avendoli scrupolosamente puliti in precedenza. Coppia di serraggio delle viti del carter: 6 N.m (0,8 ÷ 1,0 m.kg)

- Assicurarsi che l'albero a gomito, l'albero primario e l'albero secondario girino liberamente (nella posizione del punto morto).



SMONTAGGIO/MONTAGGIO DELL'ALBERO A GOMITO E CAMBIO MARCE

- Se l'albero a gomito non gira, probabilmente l'albero a gomito non è centrato in maniera corretta; colpire lievemente l'estremità adeguata dell'albero a gomito con una mazza semirigida per collocarlo di nuovo nella posizione corretta.

- Girare l'albero secondario, cambiare tutte le marce onde assicurarsi che non vi sia alcun grippaggio e che tutti gli ingranaggi cambino in maniera corretta.

- Verificare il gioco assiale del secondario del cambio delle marce, che deve oscillare tra 0,2 e 0,4 mm.

- Con l'aiuto dell'installatore specifico (utensili numero 1 e 18), montare dei nuovi fermi dell'albero a gomito, applicandoli alle labbra, avendoli previamente lubrificati con il lubrificante sintetico 2T API: TC.

- Rimontare il gruppo trasmissione primaria.

- Rimontare il gruppo volante magnetico di accensione.

- Rimontare il gruppo cilindro, pistone e culatta.

- Riempire e spurgare il sistema di raffreddamento e di lubrificazione separata del motore.

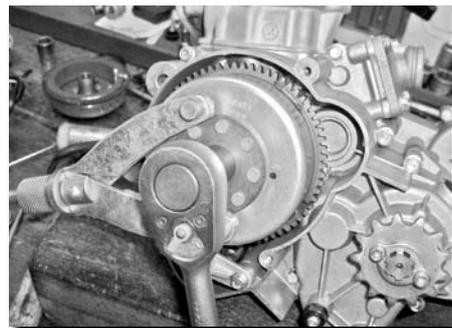
- Versare l'olio del carter del cambio marce del gruppo frizione.

- Mettere il motore in marcia ed effettuare una breve prova funzionale dello stesso, così come del cambio e della frizione.

SMONTAGGIO VOLANTE MAGNETICO ALTERNATORE

SMONTAGGIO VOLANTE MAGNETICO ALTERNATORE

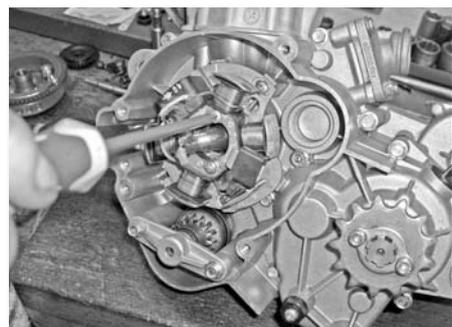
- Estrarre il pedale di azionamento del cambio delle marce così come il coperchio di chiusura sul volante magnetico alternatore nel lato sinistro del motore.



- Bloccare mediante l'utensile numero 9 il volante magnetico, e procedere ad allentare il dado di fissaggio dello stesso sull'albero a gomito.

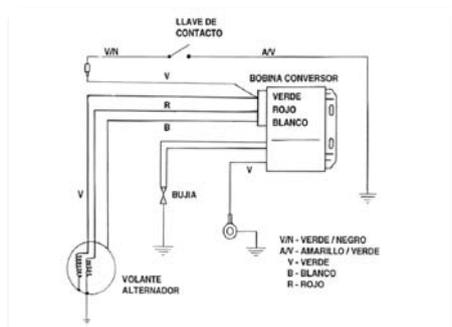


- Inserire l'utensile numero 8 ed estrarre il volante magnetico.



- Estrarre il gruppo bobine dello statore, allentando ed estraendo le viti che lo sostengono al suo supporto. Estrarre per ultima la placca supporto avvitata sul carter.

- Sconnettere la scheda di connessione del volante magnetico alternatore.



SMONTAGGIO VOLANTE MAGNETICO ALTERNATORE

- Procedere a la verifica statica del gruppo così come si riporta di seguito, con l'aiuto di un multimetro (tester), connesso per misurare continuità / resistenza (ohm: Ω), e selezionando la scala adeguata in base alla grandezza da misurare. Verificazione bobina d'illuminazione:

COLORE CAVO	GIALLO
BIANCO	$0.3 \div 0.9 \Omega \pm 10\%$



- Verifica della bobina di alimentazione del volante magnetico dell'alternatore:

COLORE CAVO	VERDE
MASSA	$610 \Omega \pm 10\%$

- Verificazione del pick - up:

COLORE CAVO	ROSSO
MASSA	$80 \Omega \pm 10\%$

- Verificazione del circuito secondario della bobina dell'alta tensione (senza pipa di candela):

COLORE CAVO	NERO SPESSO
MASSA	$3.4 k\Omega \pm 15\%$

- Verifica pipa di candela: disinserirla dalla sua unione al cavo secondario e misurare il suo valore di resistenza tra le estremità di connessione, che deve essere pari a $5,0 k\Omega \pm 15\%$.



SMONTAGGIO VOLANTE MAGNETICO ALTERNATORE

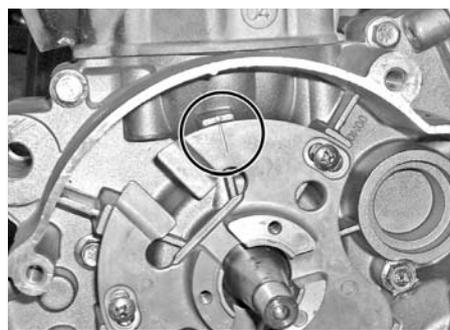
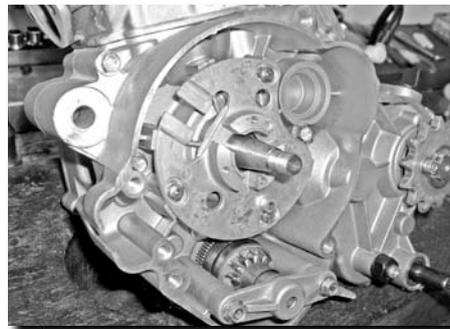
- In caso di avaria, sostituire in gruppo il componente nel quale sia stato localizzato il problema dopo l'ispezione riportata fino a questo momento.

- Procedere al rimontaggio del gruppo, prestando una particolare attenzione allo stato della chiavetta sull'estremità dell'albero a gomito. Sostituirla se presenta danni.

- Allo scopo di sincronizzare in maniera adeguata il punto di accensione, quando si rimonta il supporto portabobine sul carter motore, assicurarsi di allineare il segno del piatto portabobine con il centro della freccia del carter.

- Rimontare il gruppo bobine del volante magnetico alternatore sul piatto portabobine, rimontare il volante magnetico (verificare che il magnete interno non presenti rotture o imperfezioni, sostituirlo in caso contrario), con l'aiuto dell'utensile numero 9, per bloccare il giro dello stesso.

- Applicare la coppia di serraggio corrispondente. La messa a punto dell'arresto dell'accensione non richiede alcuna manutenzione. Assicurarsi del corretto passo del cablaggio elettrico del gruppo allo scopo di evitare attrito del volante con lo stesso, che possa provocare imperfezioni e avarie posteriori.





NACIONAL MOTOR, S.A.U.
E-08107 MARTORELLES
T (+34) 93 565 78 78
WWW.DERBI.COM

DERBI POST-VENTA
AFTER-SALES

 use recambios
ORIGINALES
use original parts

 **GARANTIA**
WARRANTY
OK