

OPERATIONS D'ENTRETIEN

insérer la clé spéciale (C) (outil 88713.0115) sur la cheville B (fig. 16 - 17) et tourner l'excentrique (D) jusqu'à obtenir la tension optimum de la chaîne.
Bloquer les deux boulons (A) et remonter le couvercle protecteur en plastique.

6) SUBSTITUTION DU FILTRE A AIR

Le filtre à air est situé au dessous de la selle. Dévisser le boulon central et enlever le couvercle (fig. 18). Nettoyer par jet d'air de l'intérieur à l'extérieur, ou substituer le filtre à air (fig. 19) selon le schéma d'entretien, ou plus fréquemment si l'on parcourt souvent des routes poussiéreuses.

7) REGLAGE DU RALENTI

Cette opération est effectuée, moteur chaud. Régler la vis de butée de la soupape gaz (A - fig. 20) des deux carburateurs jusqu'à obtenir un fonctionnement régulier des deux cylindres; ensuite tourner les vis de richesse de mélange du minimum (B - fig. 20) des deux carburateurs et les laisser en position où on a le régime maximum du moteur. Régler ensuite les vis de butée de la soupape gaz jusqu'à ce que le régime se stabilise à $800 \div 1000$ t/mn.

8) CONTROLE DU NIVEAU ET REMPLISSAGE AVEC L'ELECTROLYTE DE LA BATTERIE

Le niveau de l'électrolyte doit être vérifié tous 1000 Km et au moins une fois par mois. Il doit toujours se trouver jusqu'au niveau supérieur indiqué par la ligne jaune "UPPER LEVEL", mais il ne doit pas dépasser cette ligne.

Si le niveau après la charge s'est réduit, verser de l'EAU DISTILLEE.

WARTUNGSARBEITEN

spanner (C) (Sonderwerkzeug 88713.0115) am Stift (B) (Abb. 16 - 17) ein, und lassen Sie den Exzenter so drehen, bis die richtige Kettenspannung erreicht wird. Ziehen Sie beide Bolzen ganz gut an (A) und setzen Sie die Kunststoffkappen wieder auf.

6) LUFTFILTERERSATZ

Der Luftfiltersitz befindet sich unter dem Sattel. Lösen Sie die selbstklemmende Mutter und nehmen den Sitzdeckel ab (Abb. 18). Der Wartungstabelle gemäss und in den darin angegebenen Zeitabständen (öfter wenn man über verstaubte Strassen fährt) ist das Luftfilter mittels eines Luftstrahles zu putzen oder zu ersetzen (Abb. 19).

7) LEERLAUFEINSTELLUNG

Diese Arbeit muss man mit dem Motor unter normalen Betriebstemperatur ausführen. Stellen Sie die Anschlagsschraube des Gasschiebers (A - Abb. 20) beider Vergaser ein, um ein normales Betrieb beider Zylinder zu erlangen; stellen Sie die Regulierschrauben (B - Abb. 20) der Leerlaufdüse beider Vergaser ein und lassen Sie sie in der Position, worin die Drehzahl am höchsten ist. Stellen Sie die Anschlagsschraube wieder ein, bis die Drehzahl den Wert von $800 - 1000$ U/Min erreicht.

8) KONTROLLE DES ELEKTROLYTSTANDES

Der Elektrolytstandes in der Batterie soll alle 1000 Km. und auf jeden Fall alle Monate überprüft werden. Der Stand muss immer bis zur "UPPER LEVEL" - Markierung, aber nicht über sie, sein. Wenn nötig fügen Sie DESTILLIERTES WASSER hinzu. Lassen Sie den Stand unter das Kenn-

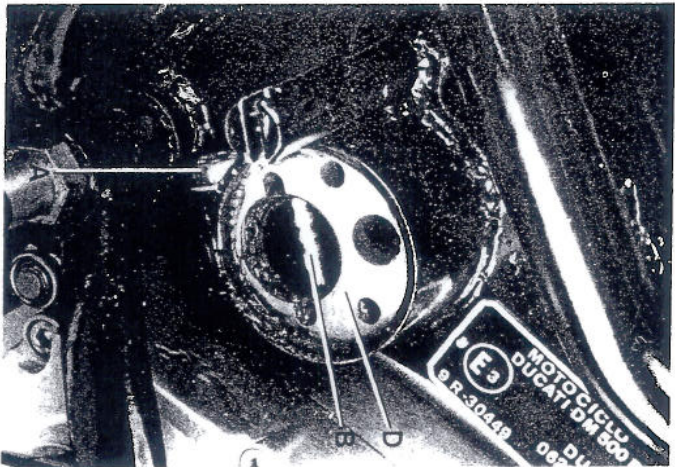


Fig. 16

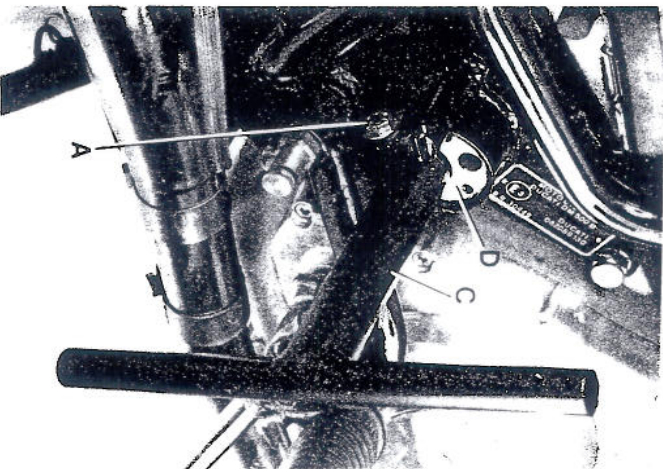


Fig. 17

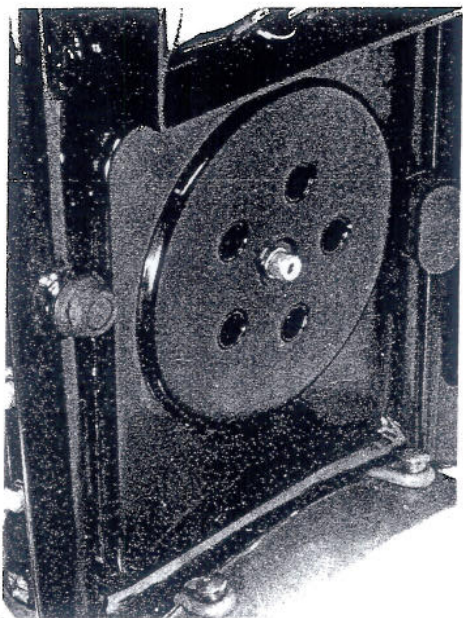


Fig. 18

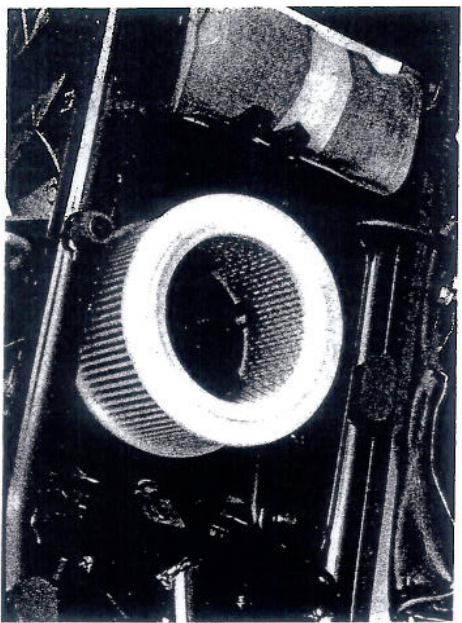


Fig. 19

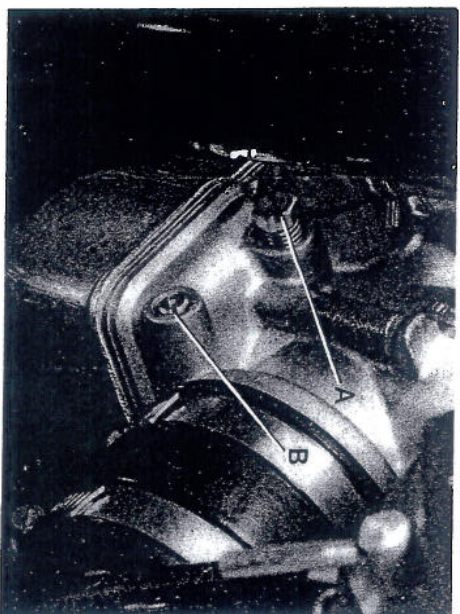


Fig. 20

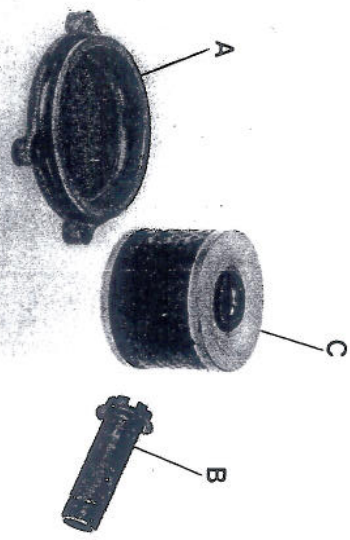


Fig. 12

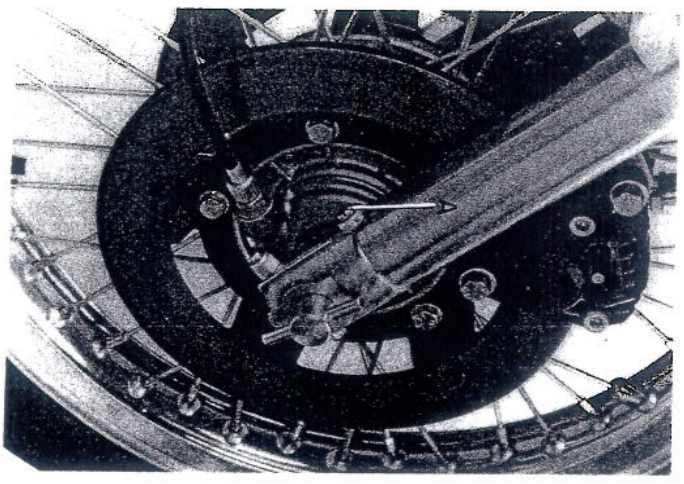


Fig. 13

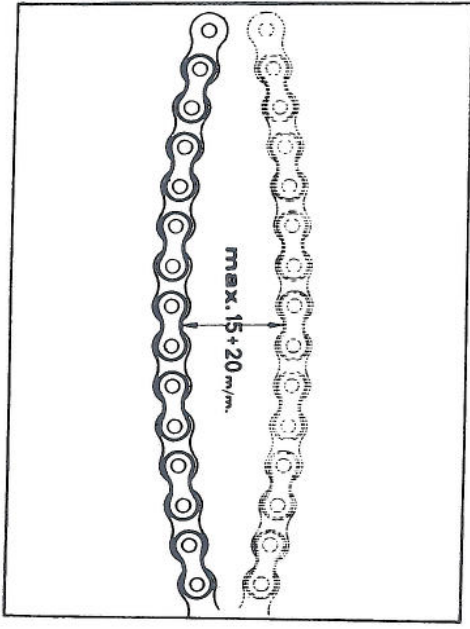


Fig. 14

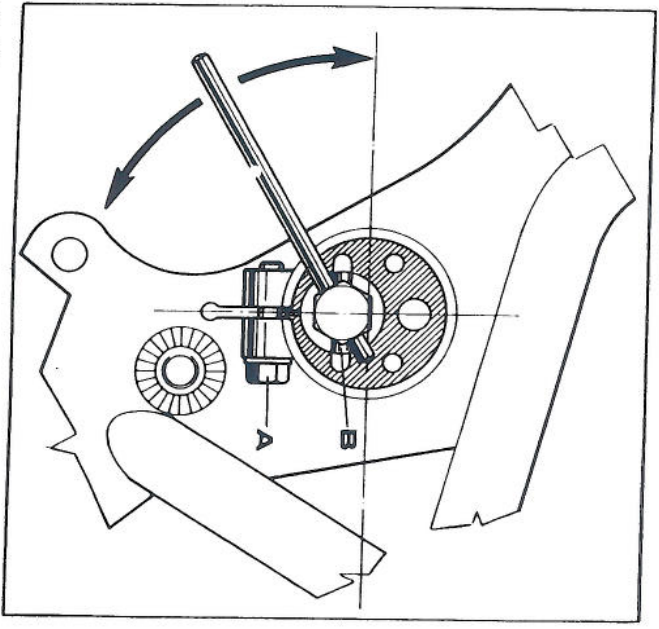


Fig. 15

OPERATIONS D'ENTRETIEN

WARTUNGSGARBEITEN

toute la vieille huile. Visser de nouveau le bouchon à fond et introduire dans la goulotte de remplissage 3,5 Kg d'huile 20W - 50 (on conseille: Agip F1 SMO 20W - 50).

Tous les 6000 Km remplacer la cartouche filtrante située en bas côté droit du carter.

Enlever le couvercle A, dévisser le porte-filtre par le clapet de sûreté incorporé B et remplacer la cartouche filtre C (fig. 12).

Ziehen Sie die Auslassschraube wieder an und giessen Sie in die Wanne 3,5 Kg Öl (20 W - 50 SAE).

Alle 6000 Km, ersetzen Sie die Filterpatrone (an der rechten Unterseite der Wanne). Entfernen Sie den Deckel A, schrauben Sie den Filterträger mit Rücklaufventil B ab und ersetzen Sie die Filterpatrone C (Abb. 12).

4) VIDANGE DE L'HUILE DE LA FOURCHE

Pour remplacer l'huile de la fourche, dévisser le bouchon de remplissage situé en haut et les vis de vidange (A - fig. 13) situées en bas dans chaque jambe de la fourche.

Faire couler longtemps l'huile et visser de nouveau les vis de vidange et substituer avec l'huile AGIP OSO-45.

CAPACITE = 185 ÷ 190 cc. chaque jambe.

4) TELEGABELÖLERSATZ

Um das Telegabelöl zu ersetzen, lösen Sie die Einfüllschrauben am Ende jedes Gabelrohres und die Auslassschrauben (A - Abb. 13) jedes Gabelbeins.

Lassen Sie das ganze Öl abtropfen. Ziehen Sie die Auslassschrauben wieder an und nehmen Sie den Ölwechsel mit AGIP OSO-45 Öl vor.

Jedes Gabelbein enthält 185 - 190 cc Öl.

5) REGLAGE DE LA TENSION DE LA CHAÎNE FINALE

La partie inférieure de la chaîne doit avoir, dans son milieu, une possibilité de flottement vertical 15 ÷ 20 mm environ (fig. 14). On doit effectuer ce mesurage avec une personne assise sur la partie arrière de la selle (ou avec les suspensions arrière à demi-course).

Si la chaîne résulte trop lente à cause d'une usure naturelle agir de la façon suivante:

après avoir enlevé le couvercle protecteur en plastique, desserrer le boulon A sur les deux côtés de la moto (fig. 15);

5) KETTENSANNUNGSEINSTELLUNG

Am Mittelpunkt des Kettenunterteils sollte der Ketten-
durchhang 15 - 20 mm, nicht überschreiten (Abb. 14).
Diese Abmessung ist mit einer auf dem Hinterteil des
Sattels sitzenden Person (oder unter Hinteraufhängungen
in der Mittelstellung) vorzunehmen.

Sollte die Kette infolge der normalen Abnutzung zu sehr
locker sein, so ist die Spannung folgenderweise einzu-
stellen: Entfernen Sie die Kunststoffkappen, lockern Sie
die kleinen Bolzen (A) (Abb. 15), stecken Sie den Ketten-

OPERATIONS D'ENTRETIEN

WARTUNGSARBEITEN

du point 0 (c'est à dire de la coche indiquée par les lettres PMH) du disque. Connecter le câble de la lampe stroboscopique au câble de la bougie du cylindre droit (fig. 10).

Démarrer le moteur et le porter à un régime d'environ 3.500 t/mn. Si l'avance à l'allumage du cylindre droit est exact, l'index fixe de repère à la lumière de la lampe stroboscopique sera parfaitement aligné avec la marque TA (AA) du disque. Si l'avance est excessif ou trop réduit régler de la façon déjà vue.

Le disque est pourvu de deux autres marques de repère (placées à 180° de ceux usés pour le cylindre droit), qu'on utilise pour vérifier l'avance du cylindre gauche.

AVANCE FIXE 20° ÷ 22° avant PHM
AVANCE MAX. 40° ÷ 42° avant PHM
 (au dessus de 3000 t/mn)
 (excursion avance automatique = 20°)

3) VIDANGE DE L'HUILE ET DU FILTRE

Contrôler le niveau de l'huile dans le carter par la jauge qui correspond au bouchon de remplissage (fig. 11). Agir de la façon suivante:

dévisser le bouchon et nettoyer la jauge; introduire la jauge dans la goulotte jusqu'à poser le bouchon sur le bord. **NE PAS VISSER LE BOUCHON**, mais le poser seulement. Extraire la jauge et vérifier le niveau. Tous les 3000 Km faire la substitution de l'huile, moteur chaud. Lever le bouchon de décharge posé à gauche du carter, et faire couler

zeichen auf dem seitigen Motordeckel) gegenüber die 0 ("PMS" markiert) auf der Stellscheibe. Verbinden Sie das Stroboskopkabel mit dem Kerzenkabel des rechten Zylinders (Abb. 10).

Motor starten und mit 3500 U/Min. ca. laufen lassen. Die Zündverstellung ist richtig, wenn der feste Anzeiger mit der Markierung TA (AA) auf der Stellscheibe ganz genau übereinstimmt und in demselben Moment aufleuchtet das Stroboskoplicht. Sollte dagegen die Zündverstellung unrichtig sein, so ist die Einstellung wie schon gesagt vorzunehmen.

Die Stellscheibe ist mit 2 anderen Markierung versehen (die 180° von denen, die wir für den rechten Zylinder benutzen, weit liegen).

Sie werden zur Kontrolle der Zündverstellung des linken Zylinders benutzt.

FESTE ZÜNDVERSTELLUNG 20° – 22° vor OT
HÖCHSTE ZÜNDVERSTELLUNG 40° – 42° vor OT
 (über 3000 U/Min)

3) ÖL- UND FILTERWECHSEL

Der Ölstand in der Wanne prüft man durch den Messstab, der an der Einfüllschraube angebaut ist (Abb. 11).

Lösen Sie die Einfüllschraube und putzen Sie den Messstab. Stecken Sie den Messstab in den Einfüllstutzen. **ZIEHEN SIE DIE EINFÜLLSCHRAUBE NICHT AN**, sondern legen Sie sie nur auf. Nehmen Sie den Messstab heraus und prüfen den Ölstand. Alle 3000 Km, erneuern Sie das Öl bei warmem Motor. Entfernen Sie die Auslassschraube an der linken Seite den Wanne und lassen Sie das alte Öl ganz abtropfen.

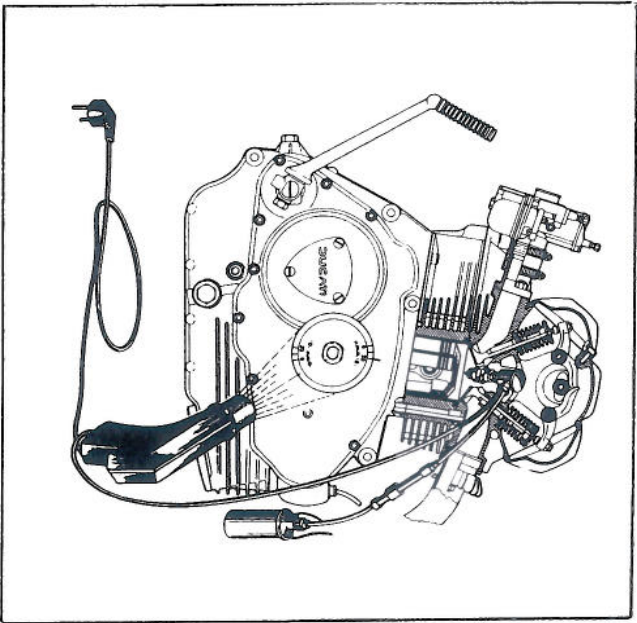


Fig. 10

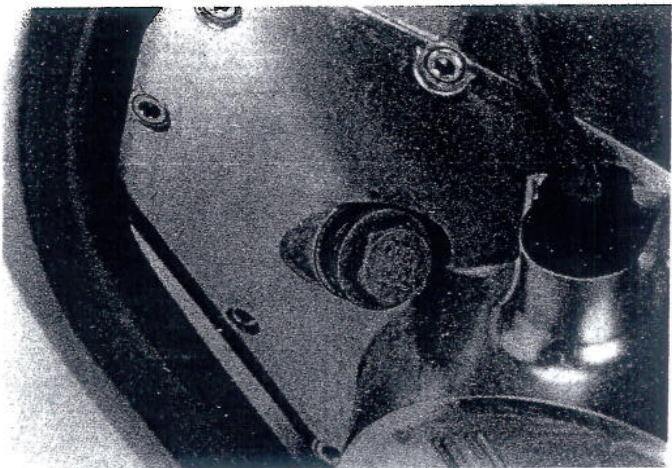


Fig. 11

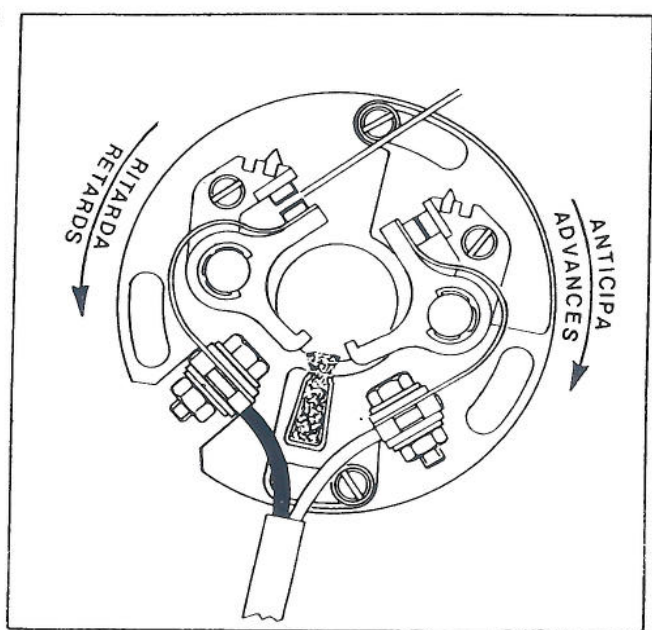


Fig. 7

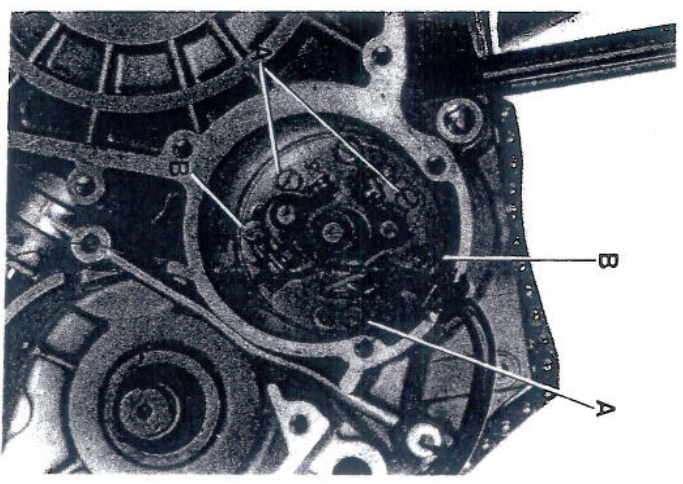


Fig. 8

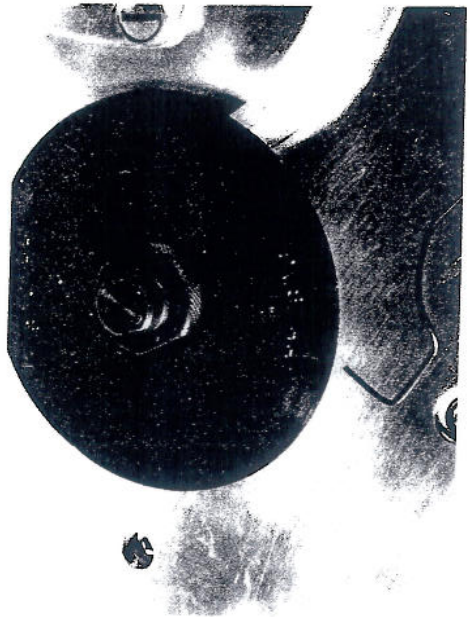


Fig. 9

OPERATIONS D'ENTRETIEN

WARTUNGSGARBEITEN

pointes platinées au carter. Faire pivoter la plaque en sens horaire pour **ANTICIPER** et le faire pivoter dans le sens anti-horaire pour **RETARDER** (fig. 7). Une fois réglé l'avance à l'allumage vérifier encore l'ouverture des pointes platinées.

Tourner l'arbre-moteur de $1/2$ tour (180°) et aligner le 0 du goniomètre avec l'index fixe. Maintenant le piston du cylindre gauche sera au PMH. Connecter une borne à masse et l'autre à la partie mobile de la couple des pointes platinées haut (fil bleu-clair), et vérifier l'avance à l'allumage de la même façon que pour l'autre cylindre. Si la valeur de l'avance n'est pas ($20^\circ \div 22^\circ$ avant le PMH), régler en pivotant de quelques degrés seulement la plaque sur laquelle est montée la couple supérieure de pointes. Desserrer seulement les vis (A - fig. 8) qui fixent la plaque à la base. Ne pas desserrer les vis qui fixent la plaque des pointes au carter (B - fig. 8).

De cette façon on peut régler l'avance à chaque couple de pointes indépendamment de l'autre, mais l'on doit commenter toujours par les pointes inférieures (cylindre droit), qui sont celles montées sur la plaque.

Après avoir ainsi réglé l'avance, vérifier encore l'ouverture des pointes qui doit être de $0,35 \div 0,40$ mm. Avant de remettre le couvercle des pointes ajouter une goutte d'huile sur le feutre du rupteur.

Contrôle de l'avance au moyen de la lampe stroboscopique

Fixer sur l'extrémité droite de l'arbre-moteur après avoir dévissé le bouchon de fig. 3, l'index à disque (outil spécial 88713.0126) selon fig. 9. Porter le piston du cylindre droit au PMH et mettre un index fixe de repère (un morceau de fil de fer) ou une marque avec un pinceau coloré au niveau

Fig. 7 : anticipa = anticiper · · · · · ritarda = retarder

Platte im Uhrzeigersinn zum **VORSTELLEN** und gegen den Uhrzeigersinn zum **ZURÜCKSTELLEN** der Zündverstellung (Abb. 7). Nach Einstellung ist der Platinkontaktenabstand wieder zu prüfen.

Drehen Sie die Kurbelwelle genau um 180° und richten Sie die 0 auf Stellscheibe mit dem festen Anzeiger aus. Jetzt wird der linke Kolben am OT sein. Verbinden Sie eine Klemme am Motorgehäuse und eine Klemme an der beweglichen Teil des oberen Kontaktelementes (blauer Draht), und Prüfen Sie die Zündverstellung wie beim anderen Zylinder. Sollte der Verstellungswert unrichtig sein, so führen Sie die Einstellung folgenderweise aus: drehen Sie leicht nur die Platte, worauf das obere Kontaktelement eingebaut ist. Lockern Sie nur die Schrauben (A - Abb. 8), die die kleine Platte befestigen. Lockern Sie nicht die Schrauben, die die Kontaktenplatte am Motorgehäuse befestigen (B - Abb. 8).

Aus diese Weise kann man die Zündverstellung für jedes Zylinder einzeln einstellen, wenn nur man immer vom unteren Kontaktelement (rechtes Zylinder) anfängt.

Nach der Einstellung der Zündverstellung, prüfen Sie den Kontaktenabstand nochmals. Wie schon gesagt, muss er $0,35 \div 0,40$ betragen. Bevor Sie die Platinkontakte wieder bedecken, schmieren Sie den Schalter mit etwas Fett.

Kontrolle der Zündverstellung durch stroboskopisches Licht

Lösen Sie den Schraubenverschluss (A - Abb. 3) und befestigen Sie die Vorzündungsscheibe (Sonderwerkzeug 88713.0126) (Abb. 9) am rechten Ende der Kurbelwelle. Mit dem Kolben des rechten Zylinders am OT setzen Sie einen festen Anzeiger (z.B. ein Drahtstück oder ein Lack-

Abb. 7: anticipa = vorstellt · · · · · ritarda = zurückstellt

OPERATIONS D'ENTRETIEN

WARTUNGSARBEITEN

nées (fig. 4) qui sera de 0,35 ÷ 0,40 mm pour les deux couples.

S'il faut un réglage, desserrer les vis (1) et éloigner ou rapprocher entre elles les pointes platinees jusqu'à obtenir la valeur indiquée.

Vérifier les conditions des pointes platinees, si elles sont endommagées ou leur profil n'est plus plan, il faudra les remplacer.

Tourner l'arbre-moteur, afin d'avoir le piston du cylindre DROIT au Point Mort Haut (PMH) de la phase de compression, les deux soupapes fermées, (on conseille d'utiliser un comparateur qui est monté sur un outil qui visse dans le trou de la bougie et qui est normalement en commerce). User un morceau de fil de fer pour index et, après l'avoir fixé au carter par une vis, l'aligner avec le 0 du goniomètre. PMH (fig. 5).

Fixer à la couple des pointes platinees inférieure (fil noir) deux bornes (la première sur la masse et l'autre sur la partie mobile de la couple de pointes platinees) reliées à une lampe. Par l'outil porte-goniomètre tourner l'arbre-moteur en sens contraire au mouvement (sens anti-horaire) d'un demi-tour.

Insérer la clé de contact et la mettre en position de fonctionnement du moteur. Tourner lentement l'outil porte-goniomètre dans la normale direction de marche. Si l'avance à l'allumage est bien réglé, la lampe s'allumera quand l'index est aligné avec les 20° ÷ 22° avant le PMH (indiqués sur le goniomètre) (fig. 6).

Au cas contraire, desserrer les vis qui unissent la plaque des

Messen Sie den Platinkontaktenabstand (beim höchsten Weitepunkt) durch Fühllehre (Abb. 4). Der Abstand muss 0,35 ÷ 0,40 mm. betragen. Sollte eine Einstellung nötig sein, so lösen Sie die Schrauben (1) und entfernen oder nähern Sie die Platinkontakte, bis der richtige Wert erreicht wird.

Prüfen Sie den Zustand der Platinkontakte: wenn sie beschädigt sind, oder ihr Profil nicht flach ist, ersetzen Sie sie.

Drehen Sie die Kurbelwelle und setzen Sie den RECHTEN Kolben in den OT des VerdichtungsHub (beide Ventile geschlossen). Zu diesem Zweck wenden Sie eine Messscheibe an. Als Anzeiger kann man ein Drahtstück benutzen und es am Gehäuse durch eine Schraube befestigen; Schliesslich ist es mit "0" auf der Messscheibe auszurichten (OT) (Abb. 5).

Verbinden Sie an den unteren Platinkontakten (schwarzer Draht) zwei Klemmen. Die erste am Motorgehäuse (Erde) und die andere am beweglichen Teil des Kontaktenelementes. Beide Klemmen sind mit einer Glühbirne zu schalten. Drehen Sie die Kurbelwelle gegen den Uhrzeigersinn von 180°. Drehen Sie den Zündschlüssel bis zur "Fahrt"-Stellung. Drehen Sie das Scheibenträgerwerkzeug ganz langsam im Uhrzeigersinn. Die Zündverteilung ist richtig, wenn die Birne bei 20° – 22° vor dem OT aufleuchtet, und der Anzeiger mit 20° – 22° vor OT ausgerichtet ist (auf Scheibe angegeben) (Abb. 6).
Ist das nicht der Fall, so ist die Einstellung nötig.

Schrauben Sie die Platinkontaktenplatte ab. Drehen Sie die

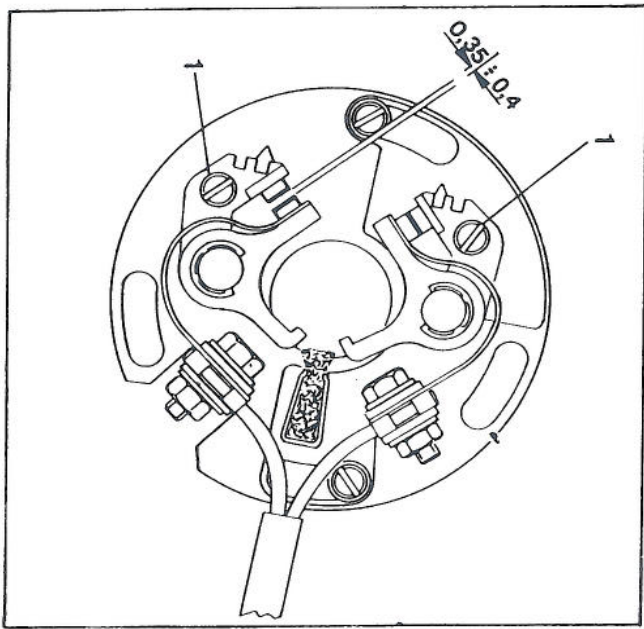


Fig. 4

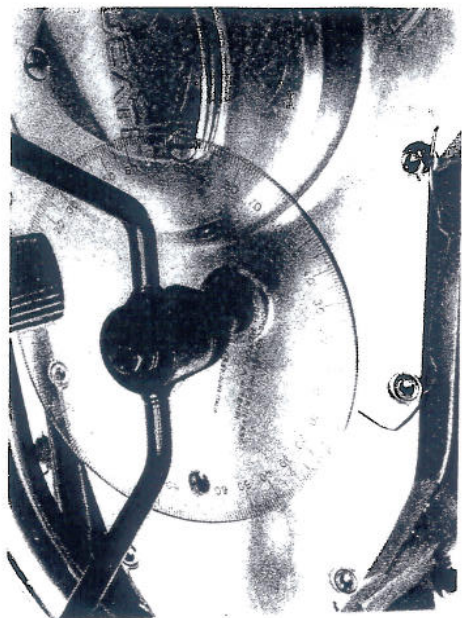


Fig. 5

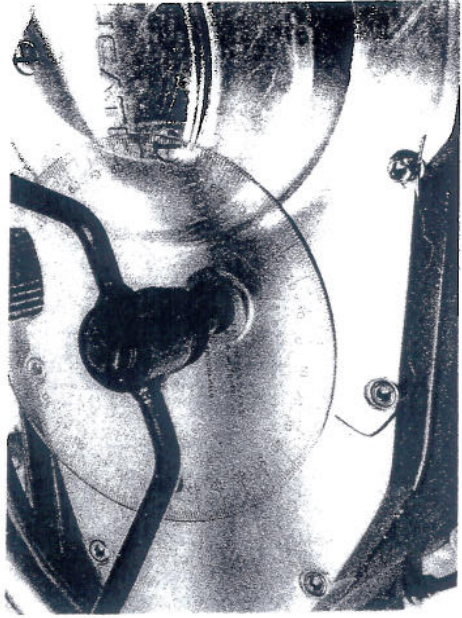


Fig. 6

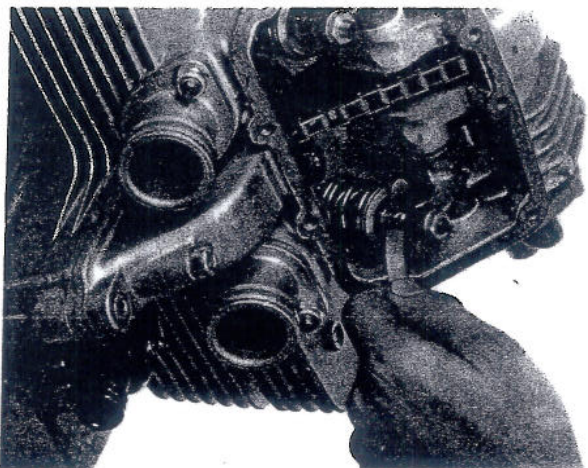


Fig. 1

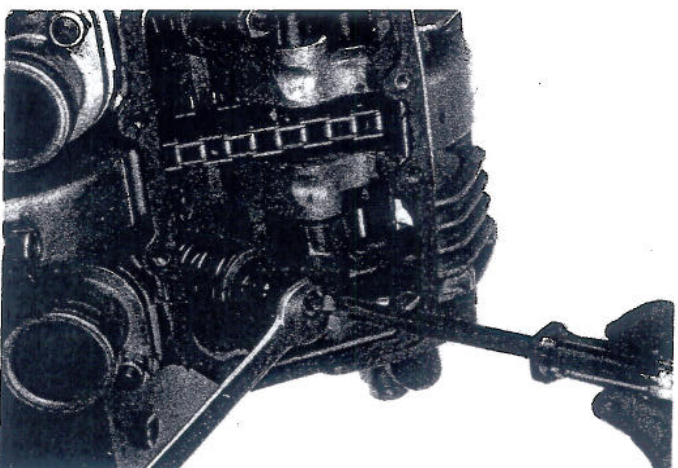


Fig. 2

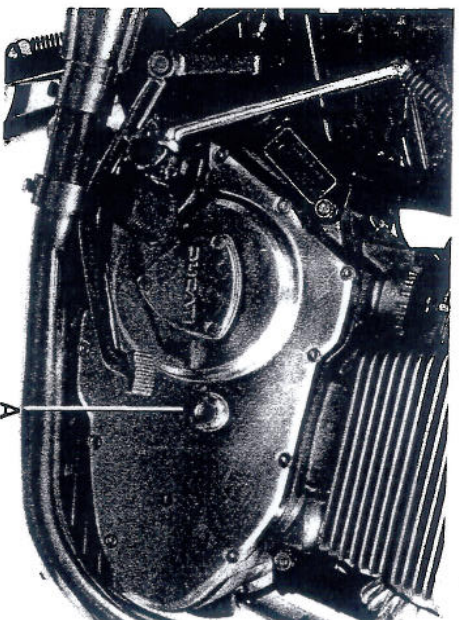


Fig. 3

OPERATIONS D'ENTRETIEN

1) REGLAGE DES SOUPAPES

Tous culbuteurs sont dotés d'un réglleur à vis et d'un contre-écrou. Enlever les bougies et tourner le moteur afin d'avoir le déclin de la came dans la direction opposée au patin du culbuteur (c.à.d. vers le bas). Maintenant mesurer par la cale d'épaisseur (fig. 1) le jeu de fonctionnement entre soupapes et culbuteurs. Opérer **MOTEUR FROID**.

JEU DE REGLAGE:

ADMISSION	- 0,08 mm
ECHAPPEMENT	- 0,12 mm

Si nécessaire, remettre le jeu aux valeurs déjà indiquées par le réglleur à vis et bloquer ce dernier par le contre-écrou (fig. 2).

On aura la valeur exacte du jeu quand la cale d'épaisseur passe avec frottement entre le registre et la tige de soupape. Répéter cette opération pour toutes les soupapes.

2) CONTROLE DES POINTES PLATINEES ET DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

Enlever les deux bougies.

Dévisser le bouchon à vis situé sur le couvercle côté droit au niveau de l'arbre-moteur (fig. 3, part. A) par clé (à 6 pans) de 14 mm.

Monter ensuite le goniomètre approprié (98112.0002) par le porte-goniomètre (88713.0123) et fixer sur l'extrémité de l'arbre-moteur.

Enlever le couvercle des pointes platinées, situé côté gauche du moteur, derrière la base des cylindres, tourner l'arbre coudé par le porte-goniomètre, porter chaque couple de pointes platinées au point max. d'ouverture.

Par une cale d'épaisseur vérifier la distance des pointes plati-

WARTUNGSARBEITEN

1) EINSTELLUNG DES VENTILSTÖSSELSPIEL

Jeder Kipphebel ist mit einer Einstellschraube und einer Gegenmutter versehen. Entfernen Sie die Zündkerzen und lassen Sie die Kurbelwelle so drehen, bis die Nockenase weit vom Kipphebelnde ist. Jetzt messen Sie das Spiel zwischen Ventilkäppchen und Ende des Ventilschafts durch die passende Lehre (Abb. 1). Diese Prüfung ist bei **KALTEM MOTOR** auszuführen.

VENTILSTÖSSELSPIEL:

EINLASS	- 0,08 mm
AUSLASS	- 0,12 mm

Wenn nötig, herstellen Sie den bestimmten Spielwert durch die Einstellschraube wieder und versperren Sie durch die Gegenmutter (Abb. 2).

Der Spielwert ist richtig, wenn das Fühlerblatt zwischen Ventilkäppchen und Ventilschaft mit leichter Reibung hineingeht.

Dieselbe Prüfung ist bei allen 4 Ventile auszuführen.

2) KONTROLLE DER PLATIKONTAKTE UND DER ZÜNDVERSTELLUNG

Beseitigen Sie beide Zündkerzen.

Schrauben Sie den Gewindepfropf vom rechten Seitendeckel des Motors (Abb. 3) durch einen Innensechskantschlüssel 14mm. ab.

Setzen Sie den Vorzündungsstellscheibeträger (Ducati-Sonderwerkzeug 88713.0123) mit Stellscheibe (Werkzeug 98112.0002) am rechten Ende der Kurbelwelle ein.

Beseitigen Sie den Platinkontaktendeckel auf der linken Seite des Motors und drehen Sie die Kurbelwelle mittels des Stellscheibeträgerwerkzeug.

SCHEMA D'ENTRETIEN

WARTUNGSTABELLE

- Lubrifier l'axe d'oscillation de la fourche arrière
- Contrôler le blocage des boulons et les nipples des roues
- Contrôler l'huile contenue dans le système des freins
- Contrôler l'état d'usure des pastilles du frein avant
- Contrôler et éventuellement régler le frein arrière

Tous les 6000 Km (tous les deux changes de l'huile)

- Substitution du filtre de l'huile

Tous les 10.000 Km

- Substitution du filtre à air
- Contrôler et éventuellement régler le coussinet du tuyau du guidon
- Contrôler les coussinets des roues.
- Contrôler l'usure de la fourche arrière

Tous les 20.000 Km

- Substitution de l'huile de la fourche
- Substitution du fluide du système hydraulique des freins

Tous les 30.000 Km

- Nettoyer les chambres d'explosion et rodages des soupapes

- Schwinggabelachse abschmieren
- Speichen und Radbefestigungsmutter nachziehen
- Bremsflüssigkeitstand prüfen
- Abnutzungsgrad der Bremsklötze prüfen
- Hinterbremse prüfen und evtl. einstellen

Alle 6000 Km (alle zwei Ölwechsel)

- Ölfilter ersetzen

Alle 10.000 Km

- Luftfilter ersetzen
- Steuerkopffrohrlager prüfen und evtl. einstellen
- Räderlager prüfen
- Abnutzungsgrad der Schwinggabelbüchsen prüfen

Alle 20.000 Km

- Telegabelöl wechseln
- Bremsflüssigkeit wechseln

Alle 30.000 Km

- Verbrennungsraum von Russkohlenrückständen befreien

SCHEMA D'ENTRETIEN

WARTUNGSTABELLE

Après les premiers 500 Km

- Remplacer totalement l'huile dans le carter-moteur et la cartouche filtrante
- Vérifier et éventuellement régler le jeu entre les soupapes (à moteur froid)
- Vérifier et éventuellement régler l'avance à l'allumage
- Contrôler le blocage des boulons en général
- Serrer les nipples des rayons et contrôler le blocage des vis et des écrous des roues
- Vérifier la tension de la chaîne
- Lubrification de la chaîne
- Régler le frein arrière et la garde au levier d'embrayage

Tous les 500 Km:

- Contrôler le niveau de l'huile contenue dans le carter-moteur

Tous les 1000 Km

- Contrôler et éventuellement rajouter de l'huile pour l'avoir à niveau
- Vérifier la tension et la lubrification de la chaîne
- Contrôler le niveau de l'électrolyte de la batterie

Tous les 3000 Km

- Remplacer l'huile dans le carter-moteur (à moteur chaud)

Tous les 5000 Km

- Contrôler et régler le jeu des poussoirs
- Nettoyer le filtre à air
- Contrôler et éventuellement régler le rattrapage de jeu de l'embrayage

Erste 500 Km

- Öl und Filter wechseln
- Ventilspiel prüfen und evtl. einstellen (bei kaltem Motor)
- Zündverstellung und Platinkontaktenabstand prüfen und evtl. einstellen
- Bolzenverspernung prüfen
- Räderverspannung prüfen
- Kettenspannung prüfen und evtl. einstellen
- Kette abschmieren
- Hinterbremse und Kupplung einstellen

Alle 500 Km: Ölstand prüfen

Alle 1000 Km

- Ölstand prüfen und evtl. nachfüllen
- Kettenspannung prüfen, einstellen und abschmieren
- Elektrolytstand prüfen

Alle 3000 Km

- Ölwechsel (bei warmem Motor)

Alle 5000 Km

- Stößelspiel prüfen und evtl. einstellen
- Luftfilter reinigen
- Kupplung prüfen und evtl. einstellen

DONNEES TECHNIQUES	TECHNISCHE DATEN		
Pression gonf. pneu avant Pression gonf. pneu arrière Installation électrique Batterie Générateur Régulateur/Redresseur Phare avant Lumière de position avant Feu arrière Feux de direction Données d'encombrement et poids Empattement Longueur totale Largeur totale Hauteur minimum de terre Hauteur maximum Hauteur selle Poids totale du véhicule Poids total du véhicule en ordre de marche	1.50 - 1.75 Atm. 1.75 - 2.25 Atm. 12 V - 18 Ah alternateur - puissance 150 W électronique à 12 V 12V - 55 - 60W 12V - 3W 12V - 5/21W 12V - 21W	Vorderluftreifen Hinterluftreifen Vorderluftreifendruck Hinterluftreifendruck Elektrische Anlage Batterie Lichtmaschine Regler Scheinwerfer Parklicht Stopplicht Fahrtrichtungsanzeiger Masse und Gewichte Radabstand Gesamtlänge Höchstbreite Mindestabstand vom Boden Höchsthöhe Sattelhöhe Leergewicht Gewicht mit Kraftstoff und Öl	Leichtlegierung 3.25 S 18" (3,25x19) 3.50 H 18" (3,50x18) 1.50 - 1.75 Kg/cm ² 1.75 - 2.25 Kg/cm ² 12 V - 18 Ah 12 V - 150 W Elektronenregler 12V - 55 - 60W 12V - 3W 12V - 5/21W 12V - 21W 1400 mm 2080 mm 840 mm (Lenker) 130 mm 1100 mm 760 mm 170 Kg 189 Kg

DONNEES TECHNIQUES

TECHNISCHE DATEN

Distance des électrodes Avance à l'allumage min. max. Jeu entre les pointes platiniées	± 0,50 20° ÷ 22° 40° ÷ 42° 0,35 ÷ 0,40 mm	Zündanlage Zündkerzen Elektrodenabstand Zündverstellung	Batterie, Spulen und Zündverteiler Champion L-81 ÷ 0,50 Mindestverstellung: 20° ÷ 22° Höchstverstellung: 40° ÷ 42°
Embrayage	multidisque dans l'huile		
Changement de vitesse			
Rapport de transmission primaire Type de transmission primaire	1 : 2,125 par engrenages à denture hélicoïdale	Kupplung	Mehrscheiben- kupplung
Rapports intérieurs du changement de vitesse	1ère = 1/2,500 2ème = 1/1,714 3ème = 1/1,333 4ème = 1/1,074 5ème = 1/1,900	Schaltgetriebe Primärtriebverhältnis Primärtrieb Übersetzungsverhältnisse	1 : 2,125 mit Schraubenträder 1. Gang = 1/2,500 2. Gang = 1/1,714 3. Gang = 1/1,333 4. Gang = 1/1,074 5. Gang = 1/1,900
Carburateurs type	Dell'Orto PHF 30 BS et PHF 30 BD (VHB 26 FS et VHB 26 FD) Ø 30 mm (Ø 26) 105 (98) 65 (45) Ducati 0.820.91.070	Vergaser	Dell'Orto PHF 30 BS und PHF 30 BD (VHB 26 FS und VHB 26 FD) 30 mm (26 mm) 105 (98) 65 (45) Ducati-Modell 0820.91.070
Diffuseur Jet max. Jet min. Filtre à air type		Diffusordurchmesser Hauptdüse Leerlaufdüse Luftfilter	
Freins Ø avant à double disque Ø arrière à tambour	260 mm 158 mm	Bremsanlage Vorderscheiben Hintertrommel Räder	Ø 260 mm Ø 158 mm mit Felgen aus
Roues Pneu avant Pneu arrière	à axes avec jantes en alliage léger 3.25 S 18" (3,25x19) 3.50 H 18" (3,50x18)		

DONNEES TECHNIQUES

TECHNISCHE DATEN

<p>Modèle 500 GTL</p> <p>Type du moteur</p> <p>Cycle</p> <p>Refroidissement</p> <p>Alésage et course</p> <p>Cylindree totale</p> <p>Cylindree unitaire</p> <p>Rapport de compression</p> <p>Max. admissible de tours pour le moteur</p> <p>Angle entre soupapes</p> <p>Diamètre tête des soupape ADM ECH</p> <p>Jeu de réglage des poussoirs ADM ECH</p> <p>Distribution</p> <p>Diagramme de distribution</p> <p>Système de lubrification</p> <p>Pression de fonctionnement à moteur chaud</p> <p>Quantité de l'huile dans le carter-moteur</p> <p>Type de lubrifiant</p> <p>Système d'allumage</p> <p>Bougies</p>	<p>2 cyl. front marche 4-temps par l'air</p> <p>78x52 mm (71,8 x 43,2) 496,9 cc (349,6 cc) 298,45 cc (174,8 cc) 9,6 : 1 (9,6 : 1) 8000/m (8500) 60°</p> <p>Ø 37 mm (Ø 35) Ø 33 mm (Ø 31) 0,08 0,12</p> <p>monoarbre à cames piloté par chaîne centrale (jeu des poussoirs 0,20)</p> <p>OA = 32° (44°) OE = 68° (70°) FA = 70° (85°) FE = 39° (27°)</p> <p>au moyen d'une pompe à engrenages avec de l'huile dans le carter-moteur</p> <p>(1,5 Atm.) au minimum de tours par min. (4,5 Atm.) au maximum de tours par min. 3,5 Kg</p> <p>AGIP-F1-SMO 20W-50 ou SINT/2000</p> <p>par batterie, bobine et allumeur</p> <p>Champion L-81</p>	<p>500 GTL Modell</p> <p>Motorotyp</p> <p>Motorzyklus</p> <p>Kühlung</p> <p>Bohrung und Hub</p> <p>Gesamthubraum</p> <p>Kolbenhubraum</p> <p>Verdichtungsverhältnis</p> <p>Höchstumdrehungszahl</p> <p>Winkel zwischen Ventilen</p> <p>Ventilkopfdurchmesser EIN AUS</p> <p>Ventilstößelspiel EIN AUS</p> <p>Steuerungssystem</p> <p>Einstellung der Steuerung</p> <p>Schmierungssystem</p> <p>Öldruck bei warmem Motor</p> <p>Ölwannefassungsvermögen</p> <p>Öltyp</p>	<p>Zweizylindermotor</p> <p>Viertakte</p> <p>Luftkühlung</p> <p>78x52mm (71,8x43,2) 496,9 cc (349,6 cc) 298,45 cc (174,8 cc) 9,6 : 1 (9,6 : 1) 8000 U/M (8500) 60°</p> <p>37 mm (35) 33 mm (31) 0,08 mm 0,12 mm</p> <p>Einnockenwelle durch Kette gesteuert</p> <p>(Stößelspiel 0,20 mm)</p> <p>Einlassventilöffnung 32° (44°) vor OT</p> <p>Einlassventilschliessen 70° (85°) nach UT</p> <p>Auslassventilöffnung 68° (70°) vor UT</p> <p>Auslassventilschliessen 39° (27°) nach OT</p> <p>Zahnradpumpe. Das Öl ist von der Wanne enthalten</p> <p>1,5 Kg/cm² beim Leerlauf</p> <p>4,5 Kg/cm² bei der Höchstumdrehungszahl</p> <p>3,5 Kg</p> <p>AGIP-F1-SMO 20W-50 oder SINT/2000</p>
--	---	---	--

Les données entre parenthèse se rapportent au modèle 350 GTL.

Die in Klammern angegebenen Daten beziehen sich aufs 350 GTL Modell

INDEX

Preface	page	III	
Données techniques	"	1 - DT	
Schéma d'entretien	"	4 - SM	
Opérations d'entretien	"	6 - OM	
Révision du moteur	"	25 - RM	
Freins et roues	"	94 - FR	
Installation électrique	"	105 - IE	
Outils spécial	"	117 - AS	

INHALT

Vorwort	Seite	III	
Technische Daten	"	1 - DT	
Wartungstabelle	"	4 - SM	
Wartungsarbeiten	"	6 - OM	
Motorüberholung	"	25 - RM	
Bremsen und Räder	"	94 - FR	
Elektrische Anlage	"	105 - IE	
Sonderwerkzeuge	"	117 - AS	

PREFACE

Le but principal du présent manuel pour Stations Service est de mettre les ateliers spécialisés en mesure de démonter, réviser, réparer et mettre au point les motocyclettes DUCATI 350 GT, 500 GT et 500 Sport Desmo de la façon la plus rationnelle possible.

La description détaillée des opérations, photographies, désignations, schémas et tables, seront d'une grande utilité aux Stations Service.

Ces dernières, dotées d'un personnel spécialisé et de l'équipement technique nécessaire, pourront assurer une assistance effective et une exécution des réparations dans les plus parfaites règles de l'art.

En outre, on devra être assuré que le remplacement d'éléments ou groupes, est effectué avec des pièces d'origine DUCATI, qui seules garantissent l'interchangeabilité et une longue durée de fonctionnement.

Afin de présenter un manuel le plus complet possible, nous avons jugé opportun de reporter quelques conseils techniques de fondamentale importance, déjà contenues dans le livret "Usage et Manutention" accompagnant chaque véhicule neuf.

VORWORT

Der Zweck dieses Handbuches ist es, den Werkstätten alle notwendigen Kenntnisse zu vermitteln, die sie zum Auseinandernehmen, Überholen, Zusammenbau, Reparatur und Einstellung aller DUCATI 350 GT, 500 GT und 500 Sport Desmo Modelle in der bestmöglichen Art und Weise benötigen.

Die genaue Beschreibung aller notwendigen Arbeitsvorgänge wird durch eine Reihe von Fotografien, Zeichnungen, Diagrammen und Tabellen erleichtert und unterstützt, die alle dazu entwickelt und ausgewählt worden sind, um dem Mechaniker in der Werkstatt zu helfen.

Alle autorisierten DUCATI-Werkstätten verfügen über geschickte und besonders ausgebildete Mechaniker, die alle notwendigen Werkzeuge zu ihrer Verfügung haben, die sie zur Ausführung guter und zufriedenstellender Arbeit benötigen.

Beschädigte oder abgenutzte Teile werden durch von der DUCATI MECCANICA Fabrik hergestellte Ersatzteile ersetzt. Es sollten nur original DUCATI-Teile verwendet werden, denn hier handelt es sich um die gleichen Teile mit den gleichen genauen Massen und Toleranzen bei Konstruktion und Zusammenbau der DUCATI Maschinen Verwendung finden.

Ein Teil der wichtigsten grundsätzlichen Informationen dieses Handbuches finden sich auch im Betriebsanleitung-Buch, das jeder Käufer einer DUCATI erhält.

DUKATI **350-500 GTL**

**MANUALE DI RIPARAZIONE
WORKSHOP MANUAL
MANUEL DE REPARATION
WERKSTATTHANDBUCH**

40132 BORGOPANIGALE · BOLOGNA · ITALY · P.O.B. 313 · Tel. 051 · 405049 · CABLE "DUCATIMEC" · Tx: 51492 DUCATIMEC