

REVISION MOTEUR

dans la chambre de combustion (l'essai durera au moins 20').

2) Parsemer la périphérie de la tête de soupape avec du minium (ou avec du bleu de Prusse), puis l'introduire dans sa guide et la presser contre le siège et la faire tourner; sur le siège doit rester une bague collectrice uniforme et de largeur constante (la largeur, après fraisage, ne doit être ni excessive, ni réduite).

LARGEUR STANDARD DE LA SURFACE DE CONTACT SOUPAPE/SIEGE: 1,7 mm (fig. 55).

Si nécessaire fraiser les sièges au moyen de petites fraises à 45° (dotées d'un goujon pilote qui est enfilé dans la guide soupape) (fig. 56).

Si le siège est enfoncé ou si la surface de contact soupape/siège est trop large, on conseille d'utiliser, outre à la petite fraise à 45°, deux autres petites fraises: la première avec inclinaison de 70° et la seconde de 20°; afin de rétrécir la surface de contact avec la soupape et la raccorder avec la paroi de la chambre d'explosion d'un côté ou celle de la conduite de l'autre.

Nota: pendant ces opérations de fraisage, emporter la moindre quantité de matériel.

- Après fraisage, effectuer un soigneux rodage des soupapes, pour les adapter parfaitement à leurs sièges et s'assurer de l'étanchéité.

MOTOR ÜBERHOHLUNG

brennungsraum gedrungen ist. (Versuchsdauer: mindestens 20').

2) Bedecken Sie den Ventilkopfstrand mit Mennige (oder mit Preussischblau), stecken Sie das Ventil in die Führung, drücken Sie es gegen seinen Sitz und lassen Sie es zweimal drehen. Auf der Berührungsfäche wird einen roten (oder blauen) Ring bleiben.

Er muss gleichmässig sein und eine unveränderliche Stärke haben.

(Die Stärke der Berührungsfäche des Ventilsitzes darf nicht zu gross, sowie, nach Sitzfräsung, nicht zu klein sein).

STÄRKE DER
BERÜHRUNGSFLÄCHE: 1,7 mm (Abb. 55)

Sollte es notwendig sein (und man kann das nach den obengenannten Versuchen feststellen), fräsen Sie die Ventilsitze durch die passenden Fräsmaschinen mit Inklinationswinkel von 45° (die mit Pilotstift, der in die Ventileführung eingesteckt wird, versehen sind) (Abb. 56).

Beim zu sehr versenkten Ventilsitz oder bei der zu sehr weiten Berührungsfäche ist es ratsam, neben der Fräsmaschine mit Inklinationswinkel von 45°, noch zwei kleine Fräsmaschinen anzuwenden: die erste mit Winkel von 70° und die zweite mit Winkel von 20°.

Damit kann man die Berührungsfäche mit dem Ventil verkleinern und einen besseren Gemischfluss zu erlangen.

Bemerkten. Bei diesen Fräsungsarbeiten entfernen Sie die möglichst geringe Materialmenge.

- Nach der Ventilsitzfräsung ist ein sorgfältiges Schleifen

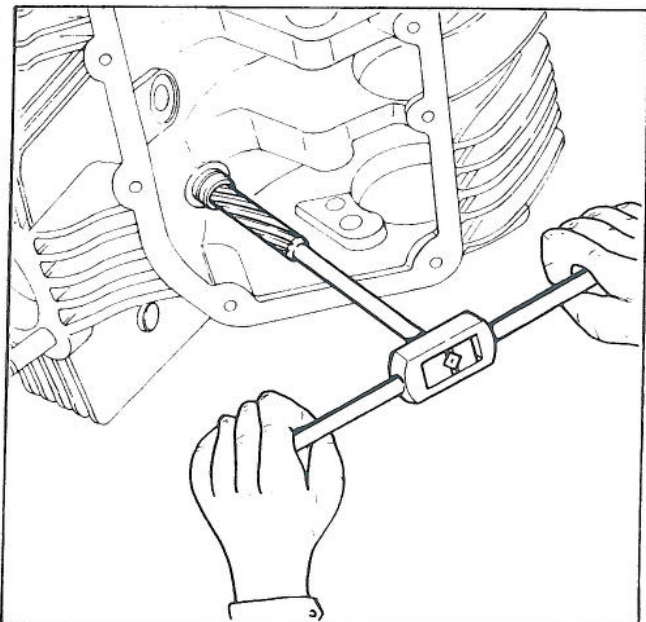


Fig. 53

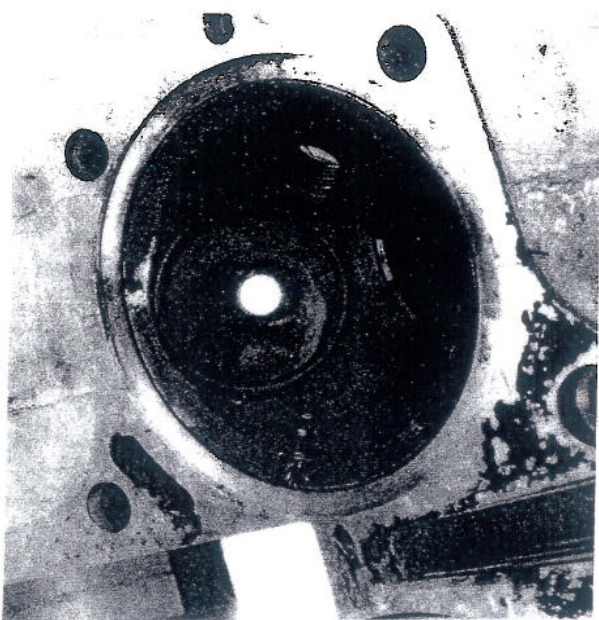


Fig. 54

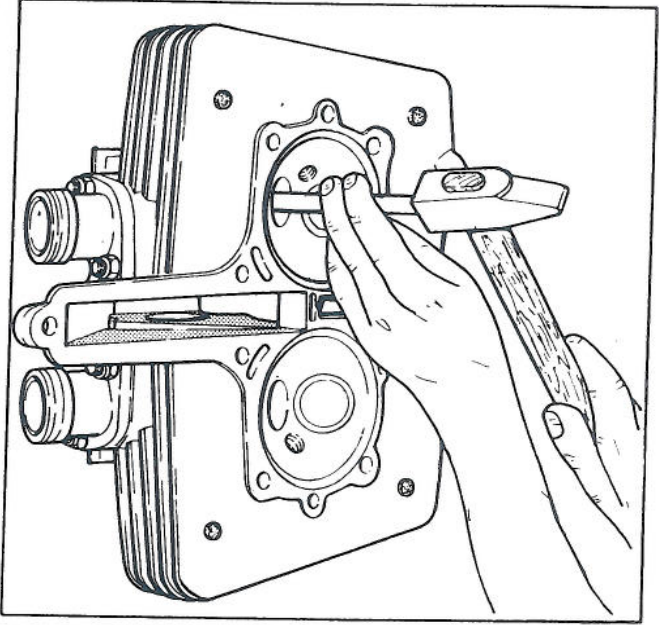


Fig. 51

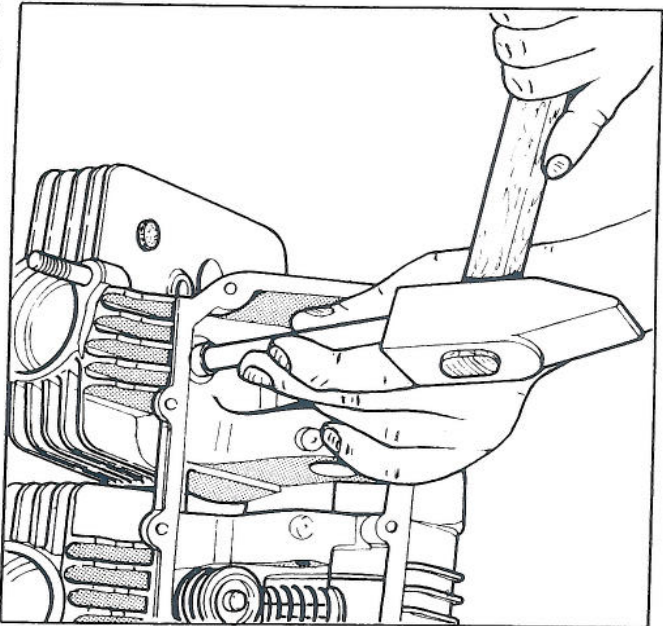


Fig. 52

REVISION MOTEUR

Après désassemblage, procéder à l'installation de nouvelles guides comme indiqué en fig. 52.

Le jeu d'assemblage entre guide et logement doit être de $0,035 \div 0,065$.

Nota: La Ducati Meccanica fournit des guides de soupapes avec le diamètre extérieur augmenté de 0,03; 0,06 et 0,09 mm. Après l'enlèvement des guides il est opportun d'examiner attentivement les conditions du trou de logement et, s'il faut, reforer ce dernier au moyen d'alésoir et procéder au montage des guides de diamètre supérieur dans le but d'obtenir l'exact jeu de montage.

Après l'installation de nouvelles guides, procéder à l'alésage du trou intérieur (fig. 53). L'alésoir (\varnothing 8 mm) doit être toujours tourné dans le même sens et doit être enlevé de la guide tandis qu'on le tourne.

Nota: Après la substitution des guides **EST TOUJOURS NECESSAIRE PROCEDER AU FRAISAGE des LOGEMENTS des SOUPAPES**. Avant de procéder au remontage des soupapes, contrôler le jeu soupape/guide.

LOGEMENTS SOUPAPES

Contrôler soigneusement les conditions des logements des soupapes: elles ne doivent pas montrer de tracer de contact pas uniforme avec la soupape, de criques, de tiquettes, de déformations, etc. (fig. 54). En tout cas, même si les sièges semblent en conditions parfaites, on doit faire deux contrôles:

- 1) Assembler la soupape et soigner que, lorsque on fait couler l'essence dans la conduite, elle ne déborde pas

MOTOR ÜBERHOHLUNG

Nach dem Ausbau, bauen Sie die neuen Führungen so ein, wie Abb. 52 zeigt.

Das Spiel zwischen der Führung und dem am Zylinderkopf eingesetzten Sitz muss $0,035 \div 0,065$ mm betragen.

Bemerken. Die Ducati Meccanica liefert Übermassventilführungen (Übermass: + 0,03/ + 0,06/ + 0,09 mm). Nach der Führungsherausziehung prüfen Sie den Zustand des Führunggehäuses und, wenn nötig, bohren Sie es aus und setzen Sie eine Übermassventilführung ein, um das richtige Spiel zu erlangen.

Nachdem Sie die neuen Ventilführungen eingesetzt haben, bohren Sie das Innenloch (Abb. 53). Die Reibahle (\varnothing 8 mm) lassen Sie immer nach derselben Richtung drehen und ziehen Sie sie heraus, während sie noch weiter dreht.

Bemerken. Nach dem Ventilverführungsersatz **IST DIE FRÄSUNG DER VENTILSITZE IMMER NÖTIG**. Bevor Sie die Ventile wieder einbauen, prüfen Sie das Spiel zwischen Ventilschaft und Ventilführung.

VENTILSITZE

Prüfen Sie sorgfältig den Zustand der Ventilsitze: sie dürfen keine Ungleichmässigkeit bei der Berührungsfäche mit dem Ventil, keinen Riss, keinen braunen Fleck und keine weitere Beschädigung zeigen (Abb. 54). Auf jeden Fall, auch wenn die Ventilsitze in bestem Zustand scheinen, nehmen Sie zwei Versuche vor.

- 1) Bauen Sie das Ventil ein, giessen Sie Benzin in die Leitung und prüfen Sie, dass kein Benzin in den Ver-

REVISION MOTEUR

MOTOR ÜBERHOHLUNG

teur. Si le bout de la tige est usuré, remplacer la soupape (fig. 47).

Contrôler les conditions de la périphérie de la tête des soupapes: on ne doit pas voir de traces de brûlures, de petites criques etc... (fig. 48). Contrôler soigneusement que le long de la tige on ne trouve pas de rayures, de traces d'engrènements, de l'usure, de fêlures (spécialement dans la zone de jointage avec la tête de soupape) etc... Si se présente même un seul des inconvénients indiqués ci-dessus, il faut substituer la soupape.

Introduire la soupape dans sa propre guide et contrôler le jeu tige/guide. Comme première approximation un mécanicien expert peut faire ce contrôle manuellement (fig. 49), mais afin d'obtenir la valeur exacte du jeu, il faut se servir d'un comparateur, ou mieux encore, mesurer le diamètre de la tige au moyen d'un micromètre et le diamètre intérieur de la guide par un alésamètre à sphère fendue (pour petits trous) et puis calculer la différence.

Jeu soupape/guide:
 ASP 0,015 ÷ 0,055 (usure max = 0,10)
 ECH 0,015 ÷ 0,055 (usure max = 0,10)
 Si le jeu dépasse la limite d'usure, remplacer soit la guide soit la soupape.

INSTRUCIONS POUR LA SUBSTITUTION DES GUIDES DES SOUPAPES

Les guides doivent être ôtées de la culasse à l'aide d'une barre battante en laiton à deux diamètres (voir fig. 50), (obtenue par dressage) et un marteau; les guides doivent être passées hors de leurs logements dans la culasse comme indiqué en fig. 51. Les guides ne doivent pas être démontés que lorsqu'il est vraiment nécessaire.

Schaftende abgenützt sein, so ersetzen Sie das Ventil (Abb. 47).

Prüfen Sie, dass der Ventilkopf folgende Mängel nicht zeigt: Verbrennungsspuren, Risse, braune Flecke, usw. (Abb. 48). Achten Sie darauf, dass der Ventilschaft keine Riss- oder Abnützungspur, keinen braunen Fleck, usw. zeigt. Sollte eine unter den obengenannten Beschädigungen vorkommen, ist das Ventil zu ersetzen.

Stecken Sie das Ventil in seine Führung und prüfen Sie das Spiel Ventilschaft/Führung. Ein tüchtiger und empfindlicher Mechaniker kann diese Prüfung von Hand vornehmen (Abb. 49); um aber den genauen Spielwert zu erlangen, ist es nötig, eine Messuhr anzuwenden. Noch besser ist, wenn man den Schaftdurchmesser ist Mikrometer und den Innendurchmesser der Ventileführung mit einem kleinen Bohrungsmesser misst. Die Differenz zwischen beiden Werten ist das Spiel.

Spiel Ventilschaft/Führung
 EIN 0,015 - 0,055 (Abnützungsgrenze = 0,10)
 AUS 0,015 - 0,055 (Abnützungsgrenze = 0,10)

Wenn das Spiel die Abnützungsgrenze überschreitet, ersetzen Sie die Führung und das Ventil.

RICHTLINIEN ZUM ERSATZ DER VENTILFÜHRUNGEN

Die Ventileführungen sind mittels eines Messingstifts mit zwei Durchmessern (beim Drehen erlangt) (Abb. 50) und eines Hammers herauszuziehen; schieben Sie die Führungen von ihren Sitzen am Kopf so heraus, wie Abb. 51 zeigt. Bauen Sie die Führungen aus, nur wenn das wirklich nötig ist.

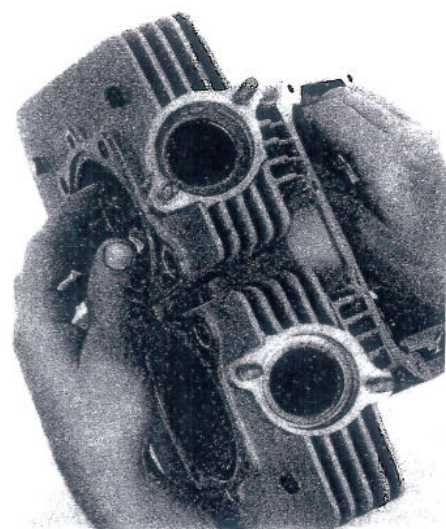


Fig. 49

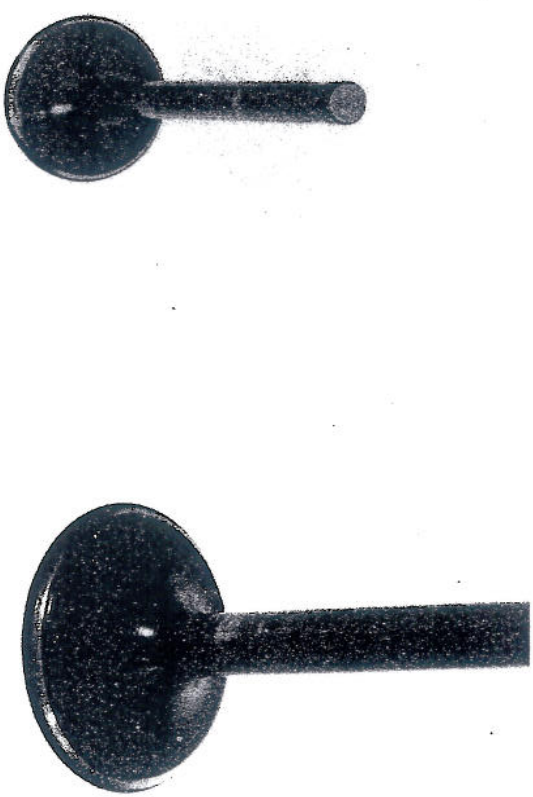


Fig. 47

Fig. 48

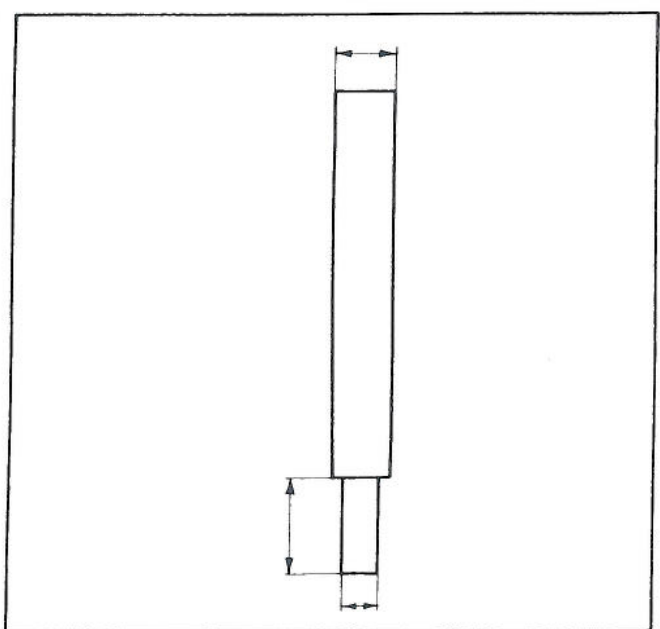


Fig. 50

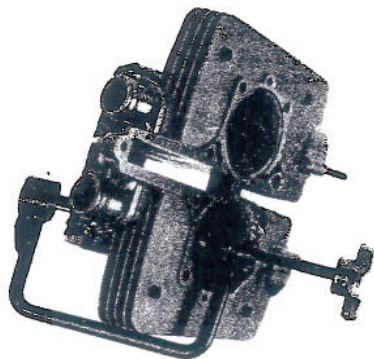


Fig. 44

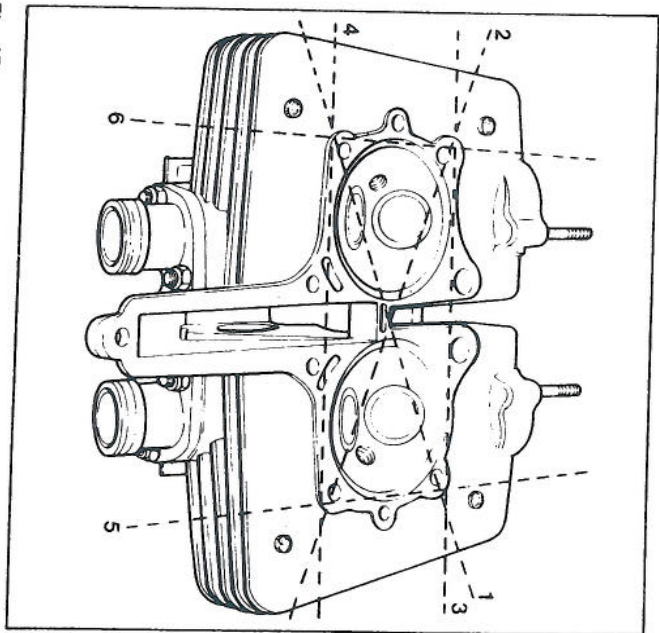


Fig. 45

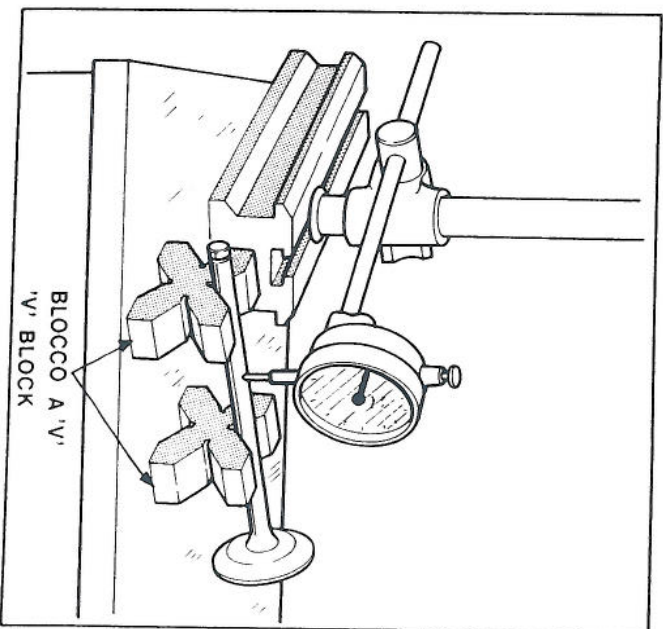


Fig. 46

REVISION MOTEUR

(ou même un outil équivalent) (fig. 44).

Comprimer le ressort de chaque soupape et enlever les semi-cônes, après on pourra enlever les soupapes, les ressorts, la cuvette supérieure et inférieure.

Note: on conseille de séparer chaque soupape des autres car après montage puisse travailler de nouveau dans son propre guide.

B) Contrôles

Contrôle du plan de la surface de la culasse.

On peut effectuer l'opération au moyen d'un plan de contrôle et du bleu de Prusse ou par une ligne de précision.

Si l'on suit le dernier cas, disposer la ligne en 6 positions (fig. 45) et introduire parmi cette ligne et le plan de la culasse la lame d'une cale d'épaisseur. Si la surface de la culasse présente une erreur dans le plan supérieure à 0,05, faire le planage; faire bien attention à emporter la moindre quantité possible.

Soupapes

Contrôler si la tige est rectiligne au moyen de deux petits blocs à V et un comparateur (fig. 46) (un contrôle moins rigoureux peut être effectué fixant le bout de la tige dans le mandrin d'une perceuse à colonne).

La courbe max. admise est: 0,05 (lecture sur le comparateur). Si la courbe dépasse cette valeur, remplacer la soupape.

Contrôler le degré d'usure du bout de la tige, où se produit le contact avec le registre placé sur le culbu-

Fig. 46: blocco a "V" = bloc à "V"

MOTOR ÜBERHOHLUNG

zeuges) (Abb. 44) ausführen.

Drücken Sie die Feder jedes Ventils und entfernen Sie die Kegestücke; nachdem können Sie Ventil, Feder und Federteller entfernen.

Bemerken. Die Ventile sind nicht zu verwechseln. Beim Einbauen muss jedes Ventil in seine ursprüngliche Stellung zurückkehren.

B) Prüfungen

Prüfen Sie die Planparallelität der Zylinderkopfplatte.

Diese Prüfung kann durch Richtplatte und Preussischblau oder durch Präzisionslineal ausgeführt werden. Im letzten Fall prüfen Sie die Planparallelität in 6 Stellungen (Abb. 45), beim Stecken einer Fühlerlehre. Sollte der Planparallelitätsfehler grösser als 0,05 mm sein, schlichten Sie die Fläche des Zylinderkopfs. Dabei achten Sie, dass die möglichst geringe Stoffmenge entfernt wird.

Ventile

Prüfen Sie durch zwei V-förmige Blöcke und eine Messuhr, dass der Ventilschaft geradlinig ist (Abb. 46); (eine weniger genaue Prüfung kann beim Befestigen des Ventilschaftes an der Spindel einer Säulebohrmaschine ausgeführt werden).

Sollte die Verbiegung 0,05 mm (der Messuhr nach) überschreiten, ersetzen Sie das Ventil.

Prüfen Sie den Abnutzungsgrad des Schaftendes, das mit dem Ventilkäppchen in Berührung kommt. Sollte das

Abb. 46: blocco a "V" = V-Block

REVISION MOTEUR

- Fermer avec un chiffon propre les ouvertures du carter afin que les petites bagues des goujons, ne tombent accidentellement dans le carter.

- Modifié par meulage le tournevis, enlever les petites bagues de goujons (fig. 41) (on peut enlever seulement une petite bague pour chaque goujon).

- Extraire les goujons des pistons et cela ne devrait entraîner aucune difficulté. Eviter de dangereuses contraintes à la bielle; extraire le goujon par un poinçon donnant de **LEGERS** coups de maillet (fig. 42).

Si le goujon présente de la résistance utiliser un chasse-goujons qu'on peut trouver en commerce.

Attention: ne pas échanger les deux pistons entre eux, chacun doit être placé dans son propre cylindre avant le démontage.

(Au moyen d'une pointe, il faut tracer à l'intérieur de la jupe un petit signe de reconnaissance pour éviter de changer le piston droit avec ceci gauche).

Le même avertissement est valable aussi pour les bagues de goujons; elles doivent être placées dans le piston (e dans la bielle) où se trouvaient avant le démontage.

Démontage des soupapes

Cette opération s'effectue par l'outil spécial 88713.0102

MOTOR ÜBERHOHLUNG

RM

- Stopfen Sie die Gehäuseöffnungen durch sauberen Lappen, damit die Ringe der Kolbenbolzen beim Herausziehen ins Gehäuse nicht fallen.

- Durch den obengenannten, veränderten Schraubenziehers ziehen Sie die Ringe der Kolbenbolzen (Abb. 41) heraus, (es genügt, einen Ring je Kolbenbolze abzunehmen).

- Die Herausziehung der Kolbenbolzen sollte sehr leicht sein. Stützen Sie den Kolben, um jede Beschädigungsfahr an der Pleuelstange zu vermeiden, ziehen Sie den Kolbenbolzen durch einen Stift heraus und klopfen Sie darauf **LEICHT** mit einem Knüppel (Abb. 42).

Sollten Sie eine gewisse Herausziehungsfestigkeit bemerken, wenden Sie den passenden Bolzenherauszieher an.

Achtung! Achten Sie darauf, dass die Kolben nicht verwechselt werden. Jeder von ihnen muss im Zylinder zurückkehren, worin er sich vor Ausbau befandete.

(Zu diesem Zweck markieren Sie jede Kolbenbuchse mit einem kleinen Kennzeichen).

Das gilt auch für die Kolbenbolzen: jeder von ihnen muss auf denselben Kolben bzw. dieselbe Pleuelstange zurückkehren, worauf er sich vor Ausbau befandete.

Ausbau der Ventilen

Den Ventilausbau muss man mit der Anwendung des Ducati-Sonderwerkzeugs 88713.0102 (oder ähnliches Werk-

Fig. 40



Fig. 41

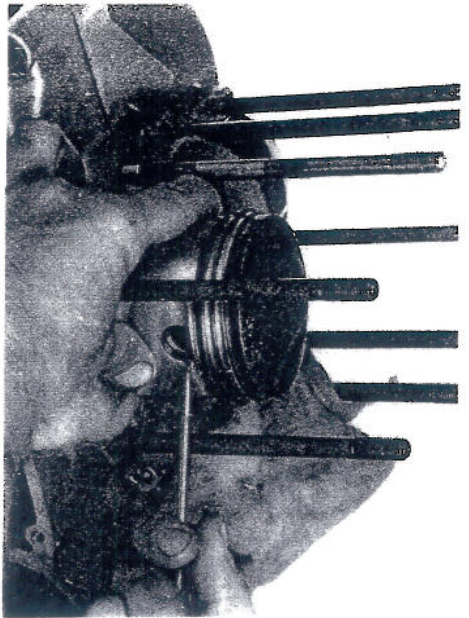


Fig. 42

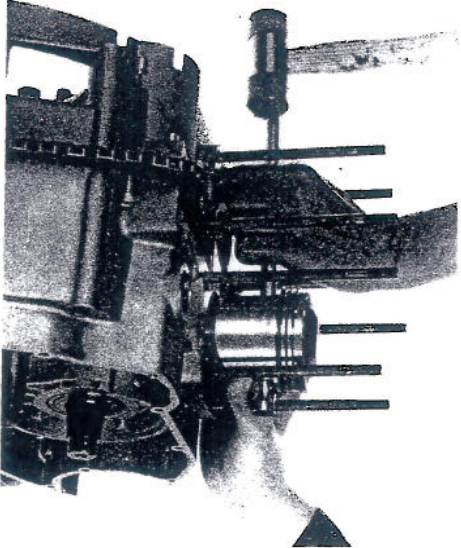
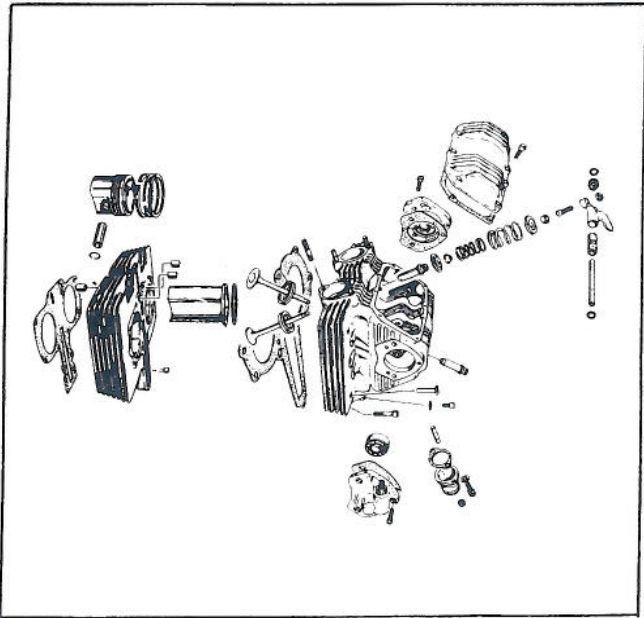


Fig. 43



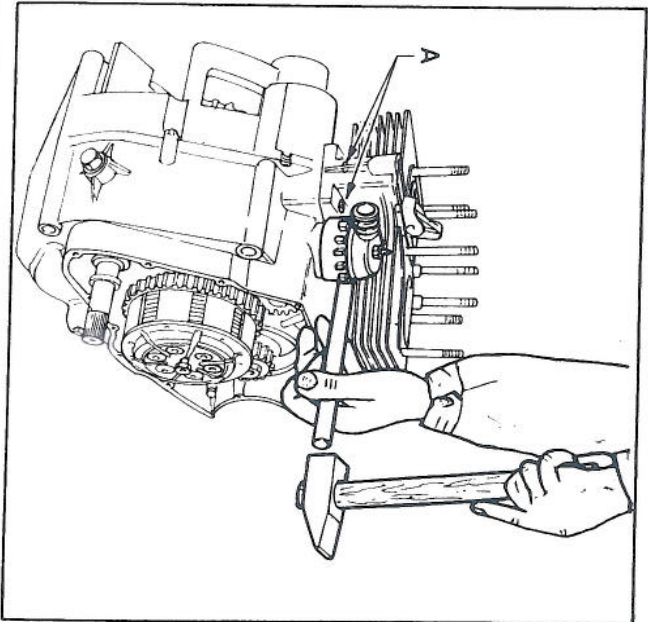


Fig. 35

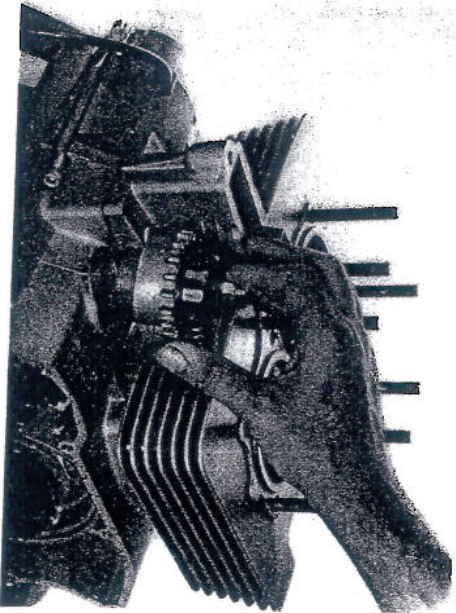


Fig. 36

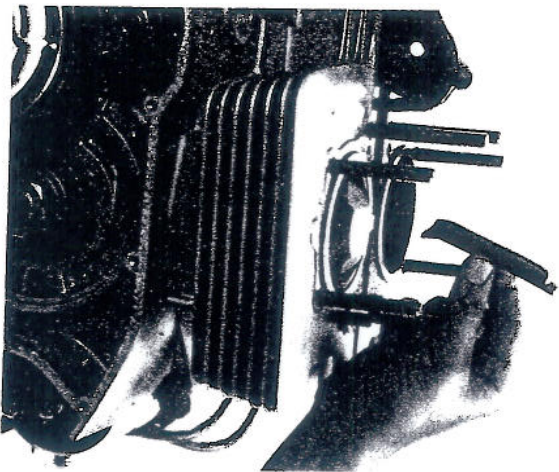


Fig. 37

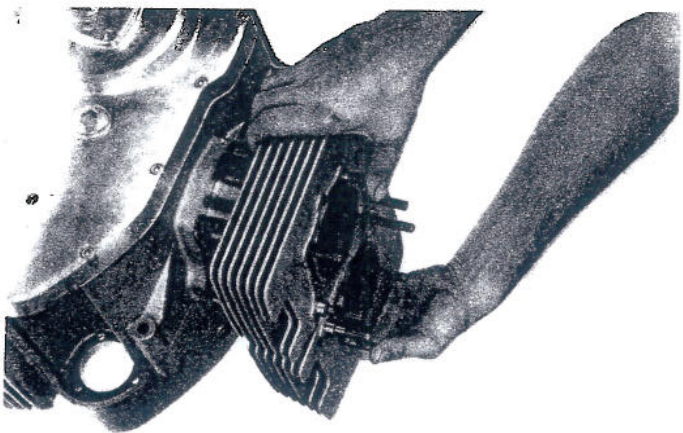


Fig. 38

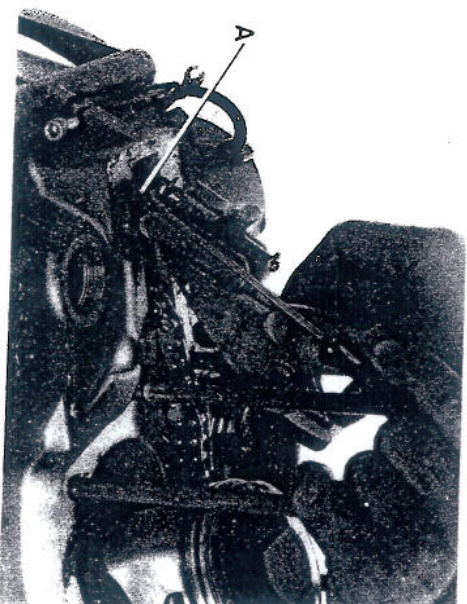


Fig. 39

REVISION MOTEUR

- nant soin de ne pas endommager les ailettes.
Ne pas faire tomber la chaîne de distribution, il faut pourtant la tenir toujours en tension, à l'aide, si nécessaire, d'un fil de fer.

- Démontez le cylindre; faire attention aux deux petites coquilles de centrage placées autour des deux goujons devant.

- Dévissez et s'aider d'un barreau en aluminium ou de cuivre et d'un maillet (fig. 35), le bouchon du carter (fig. 36).

- Enlever les deux petits boulons à tête creuse à six pans (A - fig. 35).

- Enlever la cale du tendeur de chaîne (fig. 37).

- Démontez le cylindre (fig. 38), faire attention de ne pas endommager ou choquer les pistons pendant cette opération.

Faire attention de ne pas faire tomber dans le carter les deux petits blocs en plastique qui sont à la base du tendeur de chaîne et les enlever (A - fig. 39) et extraire le tendeur de chaîne complet.

Démontage des pistons

- Meuler le bout d'un tournevis comme dans fig. 40.

MOTOR ÜBERHOHLUNG

- Achten Sie, dass die Steuerkette nicht fällt; halten Sie sie immer etwas gespannt dadurch dass Sie ein Drahtstück anwenden.

- Achtung! Um beide Vorderstehbolzen herum sind zwei Büchsen.

- Schrauben Sie den Entlüftungsschlauch des Motorgehäuse, eventuell mit der Anwendung einer Aluminium- oder Kupferstange sowie eines Knüppels ab. (Abb. 35 - 36).

- Entfernen Sie beide Sechskantbolzen (A - Abb. 35).

- Entfernen Sie den Gleitschuh des Kettenspanners (Abb. 37).

- Ziehen Sie den Zylinder heraus, indem Sie sorgfältig achten, jede Beschädigung der Kolben zu vermeiden. (Abb. 38).

Achtung! Am Fuss des Kettenspanners befinden sich zwei kleine Gummistopfen. Achten Sie darauf, dass sie ins Motorgehäuse nicht fallen.

- Entfernen Sie beide Gummistopfen am Fuss des Kettenspanners (A - Abb. 39) und ziehen Sie die Kettenspannergruppe heraus.

Kolbenausbau

- Ändern Sie den Spitz eines Kleinen Schraubenziehers, bis er die auf Abb. 40 abgebildete Form erreicht.

REVISION MOTEUR

MOTOR ÜBERHOHLUNG

1) CYLINDRE ET CULASSE

1) ZYLINDER UND ZYLINDERKOPF

A) Démontage

A) Ausbau

- Enlever le couvercle des soupapes.
- Enlever les deux couvercles de la culasse qui contiennent les coussinets latéraux des deux arbres à cames. Dans cette opération on peut donner des coups de maillet en plastique sur la surface de jonction. Si nécessaire donner de petits coups sur un barreau en aluminium ou en cuivre de l'intérieur à l'extérieur et faire ainsi que les deux couvercles latéraux soient poussés en dehors.
- Enlever les pivots des culbuteurs au moyen de son extracteur (outil spécial N. 88713.0120) (fig. 31).
Pour faire l'extraction, tourner l'arbre moteur à fin d'ôter le pivot quand le culbuteur est "libre" et non pas quand il vient poussé par la came.
Faire bien attention de remettre chaque culbuteur sur son propre pivot et avec ses propres joints. Tenir les quatre culbuteurs séparés afin de pouvoir les remettre, le montage terminé, à sa propre place de travail.
- Déplacer les deux arbres à cames (fig. 32) et puis le pignon central qui les commande (fig. 33). Fixer la chaîne de distribution par un fil de fer afin d'éviter sa chute dans le carter.
- Enlever le petit boulon à tête creuse à six pans (A - fig. 34).
- Dévisser progressivement les huit écrous de fixation de la tête (hexagone de 17), les desserrant peu à peu, selon l'ordre indiqué en fig. 34.
- Enlever la culasse à l'aide d'un maillet en plastique, pre-

- Beseitigen Sie die Ventildeckel.
- Beseitigen Sie die Seitendeckel des Zylinderkopfs, worin sich die Seitenlager beider Nockenwellen befinden. Zu diesem Zweck klopfen Sie die Verbindungsfläche mit einem Kunststoffknüppel. Sie können die Seitendeckel auch mit der Anwendung einer Kupfer- oder Aluminiumstange herauschieben, indem Sie sie leicht klopfen.
- Ziehen Sie die Kipphebelachsen mittels des Ducati - Sonderwerkzeuges 88713.0120 (Abb. 31) heraus. Um die Herausziehung ausführen zu können, muss der Kipphebel "frei" sein (untergeschlossener Ventil). Achten Sie darauf, dass jeder Kipphebel auf seine Achse und mit seinen Distanzscheiben wieder eingesetzt wird. Halten Sie die vier Kipphebel auseinander, damit jeder von ihnen in seine ursprüngliche Stellung zurückkehrt.
- Ziehen Sie beide Nockenwellen (Abb. 32) sowie das Steuerritzel (Abb. 33) heraus. Um den Fall der Steuerkette zu vermeiden, befestigen Sie sie durch Draht.
- Entfernen Sie den Sechskantbolzen (A - Abb. 34).
- Schrauben Sie die acht Zylinderkopfmutter (17 mm Sechskant) stufenweise ab, indem Sie die von der Abb. 34 gezeigte Aufeinanderfolge berücksichtigen.
- Ziehen Sie den Zylinderkopf mittels eines Kunststoffknüppel aus und achten Sie, dass die kleinen Rippen nicht beschädigt werden.

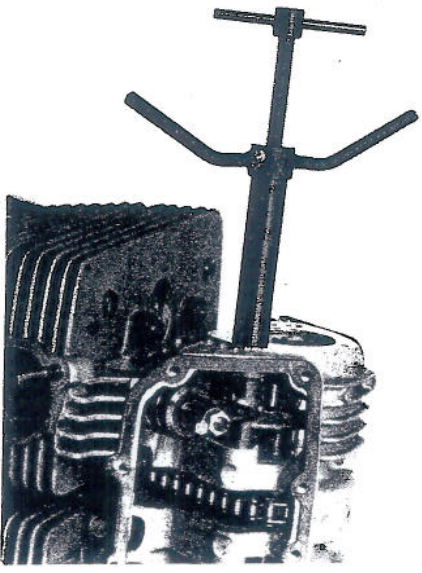


Fig. 31

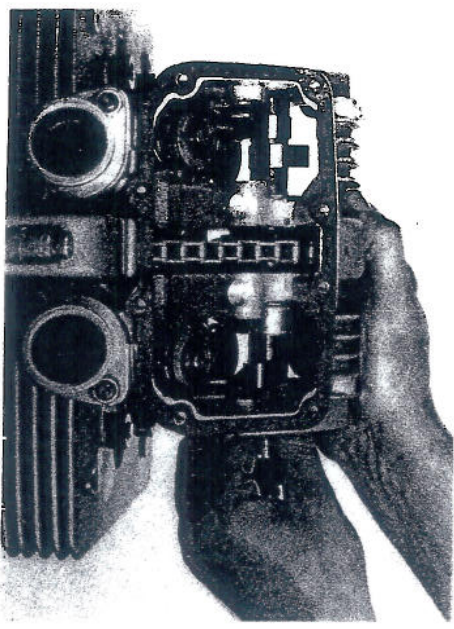


Fig. 32



Fig. 33

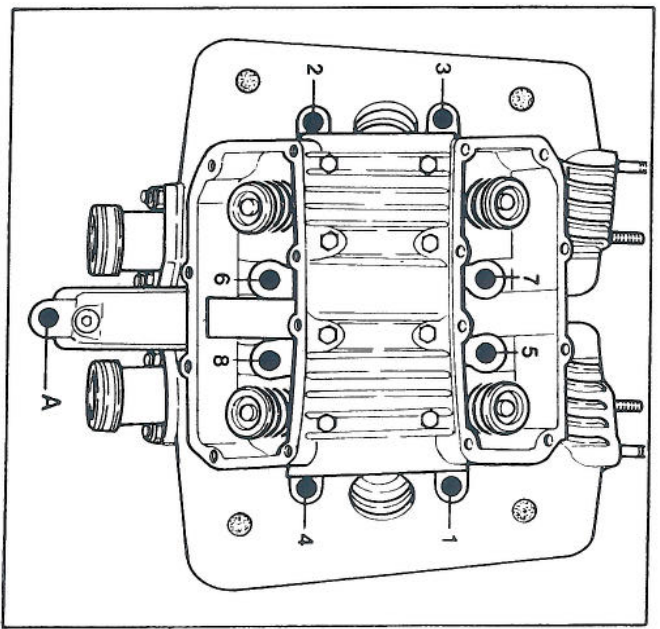


Fig. 34

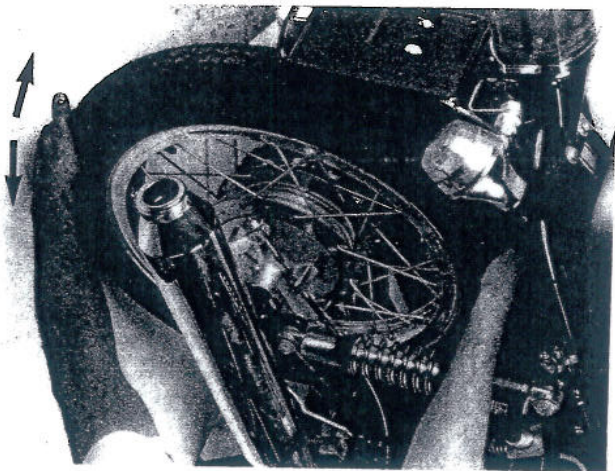


Fig. 30

OPERATIONS D'ENTRETIEN**WARTUNGSARBEITEN****14) CONTROLE DU JEU DES COUSSINETS DES ROUES**

Vérifier l'éventuel jeu des coussinets des moyeux des roues, en prenant ces dernières selon fig. 30 essayant de les remuer comme indiqué.

S'il y a du jeu, contrôler que les coussinets ne soient pas lâbles dans leurs sièges, et en tout cas substituer les coussinets mêmes.

14) KONTROLLE DES SPIELS DER RÄDERLAGER

Prüfen Sie das eventuelle Spiel der Rädernabenlager, indem Sie die Räder fassen, wie Abb. 10 zeigt, und indem Sie sie kräftig, wie schon gesagt, bewegen.

Sollte Spiel bemerkbar sein, so prüfen Sie, dass die Lager in ihren Sitzen gut befestigt sind; auf jeden Fall sind die Lager zu ersetzen.

OPERATIONS D'ENTRETIEN

WARTUNGSARBEITEN

voir fig. 25. Pour le réglage utiliser les registres placés aux deux côtés du petit câble de commande. S'il faut, régler au moyen du registre placé au dessous du petit couvercle A (fig. 26), du type à vis et contre-écrou (fig. 27).

die so abzumessen sind, wie Abb. 25 zeigt. Zur Einstellung muss man die Einsteller an beiden Endstücke des Rohres benutzen. Wenn nötig, nehmen Sie die Kupplungseinstellung durch die Einstellschraube und die Gegenmutter (Abb. 27) vor, die sich unters Käppchen A befinden (Abb. 26).

12) CONTROLE DU JEU DES COUSSINETS DU TUYAU DU GUIDON

Placer la moto sur la béquille centrale et, au moyen d'un bloc de bois posé au dessous de la partie antérieure du carter; ou faire assoir une personne sur la partie postérieure de la selle, tenir levée du sol la roue avant. Prendre les extrémités inférieures de la fourche et mouvoir énergiquement en avant et en arrière (fig. 28).
On ne doit relever aucun jeu. Contrairement régler les coussinets du tuyau du guidon (voir pages 101 et 102).

12) KONTROLLE DES SPIEL DES STEUERKOPFROHRLAGERES

Mit dem Motorrad im Mittelständer halten Sie den Vorderrad weit vom Boden. Das ist durch einen Holzblock unter dem Vorderteil der Wanne (Oder mit einer Person auf dem Hinterteil des Sattels) möglich.
Fassen Sie die Untereinstücke des Telegabel und ziehen Sie sie vorwärts und rückwärts kräftig (Abb. 28). Kein Spiel darf bemerkbar sein. Andernfalls ist die Einstellung des Steuerkopfrohragers vorzunehmen (s. Seiten 101 und 102).

13) CONTROLE DU JEU DES DOUILLES DE LA FOURCHE ARRIERE

Prendre d'une main un tuyau du cadre et, de l'autre la fourche arrière au niveau de l'amortisseur et le secouer. On ne doit relever aucun jeu (fig. 29).
Si on relève du jeu, substituer les douilles.

13) KONTROLLE DES SPIELS DER HINTERSCHWINGGABELBUCHSEN

Fassen Sie ein Rahmenrohr mit einer Hand, die Schwinge an der Höhe des Dämpfers mit der anderen Hand und bewegen Sie sie kräftig. Kein Spiel darf bemerkbar sein (Abb. 29) Andernfalls sind die Büchsen zu ersetzen.

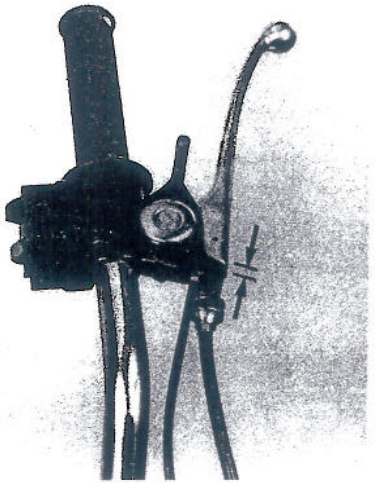


Fig. 25

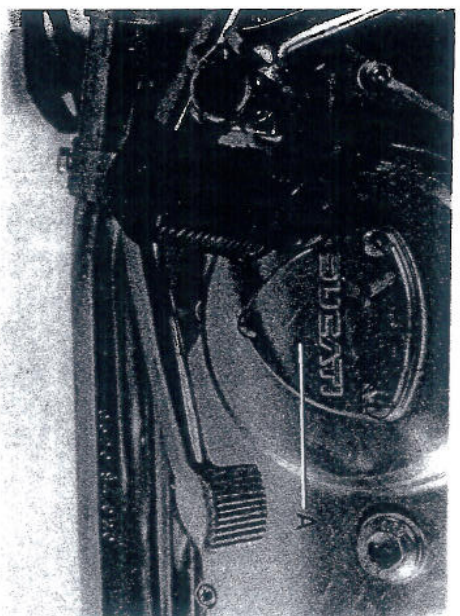


Fig. 26

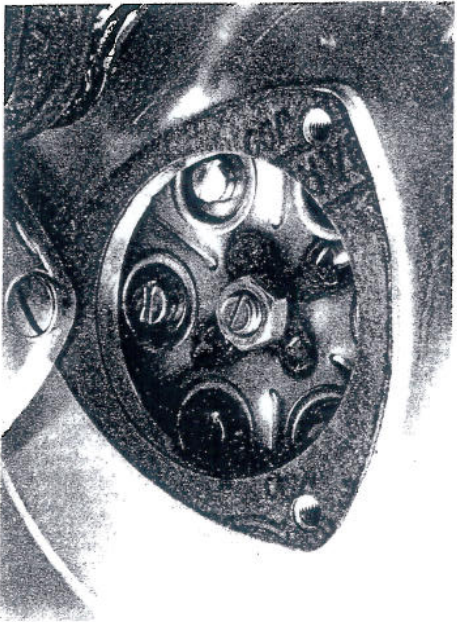


Fig. 27

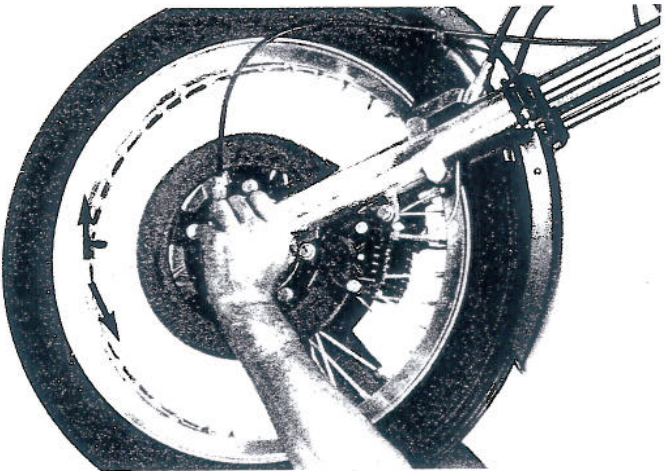


Fig. 28

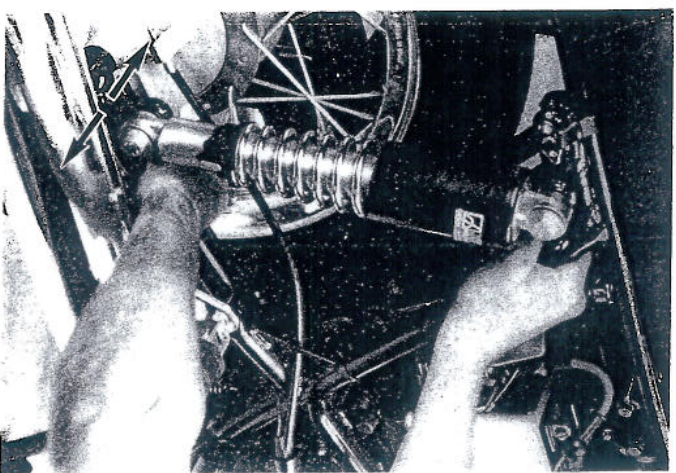
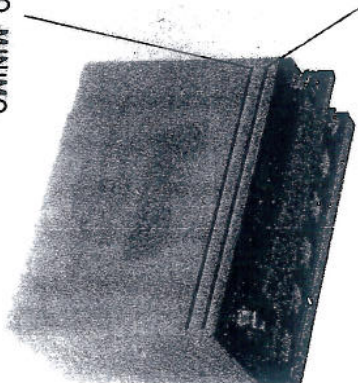


Fig. 29

LIVELLO MASSIMO
UPPER LEVEL



LIVELLO MINIMO
LOWER LEVEL

Fig. 21



Fig. 22

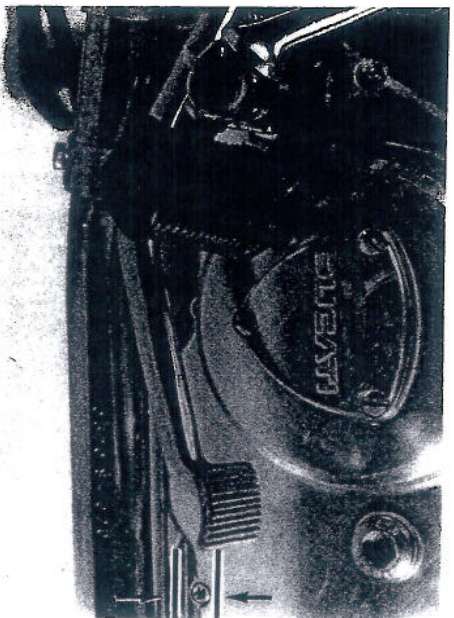


Fig. 23

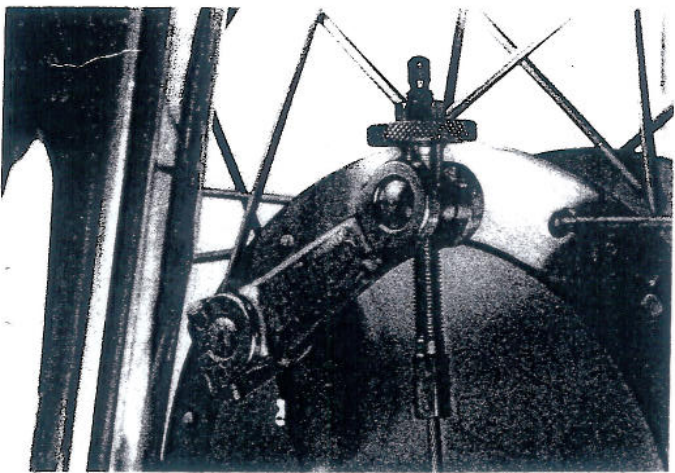


Fig. 24

OPERATIONS D'ENTRETIEN

WARTUNGSARBEITEN

Ne jamais laisser descendre le niveau au dessous de la ligne jaune "LOWER LEVEL" (fig. 21).
Nettoyer et protéger les bornes avec de la graisse de vaseline.
Contrôler que le tuyau de décharge ne soit jamais ni obstrué ni plié et n'ait pas de brusques courbures.

zeichnen "LOWER LEVEL" nie senken (Abb. 21).

Putzen Sie periodisch die Batterieklemmen und bedecken Sie sie mit Vaseline. Kontrollieren Sie, dass keine Verstopfung oder Quetschung am Entlüftungsschlauch vorkommt.

9) FREIN AVANT

Vérifier souvent le niveau du fluide dans le réservoir; il ne doit jamais descendre plus de 8 mm au dessous du niveau max. Périodiquement rajouter le fluide dans le réservoir (par ex. tous 5000 Km). Utiliser seulement du fluide pour freins Agip-F1 BRAKE FLUID SUPER HD (SAE J 1073c) (fig. 22).

Tous 20.000 Km remplacer complètement le fluide.

Les conduits et les tuyaux des freins doivent être pleins de fluide et ne pas contenir de bulles d'air (dans ce cas il faut effectuer le "vidange" de l'installation des freins).

Faire attention que le fluide des freins endommage les surfaces peintes.

Tous 5000 Km contrôler l'usure des pastilles (voir page 94).

9) VORDERBREME

Prüfen Sie den Flüssigkeitsstand im Behälter oft; er darf über 8 mm unter den Höchststand nie senken. Periodisch erfüllen Sie den Behälter mit Bremsflüssigkeit (z.B. alle 5000 Km). Verwenden Sie nur AGIP F1-BRAKE FLUID SUPER HD (SAE J 1073 c) (Abb. 22).

Alle 20.000 Km wechseln Sie die Flüssigkeit.

Leitungen und Schläuche der Bremsanlage müssen voll Flüssigkeit sein und sie dürfen keine Luftblase enthalten (in diesem Fall ist die "Entlüftung" der Anlage vorzunehmen).

Achtung! Die Bremsflüssigkeit beschädigt die lackierten Oberflächen!

Alle 5.000 Km prüfen Sie den Abnutzungsgrad der Bremsklötze (s. Seite 94).

10) REGLAGE DU FREIN ARRIERE

La pédale du frein arrière doit présenter une course à vide de 20 ÷ 25 mm comme indiqué en fig. 23. S'il faut, régler au moyen d'un écrou moleté et contre-écrou (fig. 24).

10) HINTERBREMEEINSTELLUNG

Das Pedal der Hinterbremse muss einen Leerlauf von 20 - 25 mm haben; wie Abb. 23 zeigt. Wenn nötig nehmen Sie die Einstellung durch Einstellmutter und Gegenmutter vor (Abb. 24).

11) REGLAGE DE L'EMBRAYAGE

La course à vide du levier de l'embrayage doit être 4 ÷ 6 mm,

Fig. 21 : livello massimo = niveau supérieur

livello minimo = niveau inférieur

11) KUPPLUNGSEINSTELLUNG

Der Leerlauf des Kupplungshebel muss 4 - 6 mm betragen,

Abb. 21 : livello massimo = max. Stand

livello minimo = min. Stand