

**GILERA**



## **MANUALE DI SERVIZIO**

**Modelli con motori 2 tempi:  
125 cm<sup>3</sup>**

## **MANUAL DE SERVICIO**

**Modelos con motores 2 tiempos:  
125 cm<sup>3</sup>**

- **CX**
- **APACHE**
- **CRONO**
- **FREE-STYLE**
- **125 R**
- **125 GFR**

**PIAGGIO V.E. S.p.A.**

Assistenza Tecnica Gilera - Tel. 050/719610

Via Masaccio, 7

56010 Lugnano di Vicopisano (PI) - Italia

C.L.D. Pontedera (PI)



## INDICE

Informazioni generali .....	1
Attrezzi speciali .....	2
Manutenzione .....	3

## MOTORI

Rimozione - Installazione .....	4
Smontaggio completo - Revisione e controlli - Rimontaggio .....	5

## CICLISTICHE

Ruota e sospensione anteriori - Sterzo .....	11
Ruota e sospensione posteriori .....	12
Freni .....	13

## PARTE ELETTRICA

Impianto di accensione .....	14
Interruttori - Avvisatore acustico - Luci .....	15
Batteria - Circuito di ricarica .....	16
Sistema di avviamento elettrico .....	17
Diagnosi degli inconvenienti .....	18
Impianto elettrico .....	19

<b>125 R</b> .....	21
<b>125 GFR</b> .....	22

## INDICE

Informaciones generales .....	1
Utiles especiales .....	2
Mantenimiento .....	3

## MOTORES

Desmontaje - Remontaje .....	4
Desmontaje completo - Revisión y controles - Remontaje .....	5

## ESTRUCTURAS

Rueda y suspensión anteriores - Dirección ..	11
Rueda y suspensión posteriores .....	12
Frenos .....	13

## PARTE ELECTRICA

Sistema de encendido .....	14
Interruptores - Avisador acústico - Luces .....	15
Batería - Circuito de carga .....	16
Sistema arranque eléctrico .....	17
Individuación de inconvenientes .....	18
Equipo eléctrico .....	19

<b>125 R</b> .....	21
<b>125 GFR</b> .....	22



**GILERA**



## **MANUALE DI SERVIZIO**

**Modello con motore 2 tempi:**

**125 GFR**

## **MANUAL DE SERVICIO**

**Modelo con motores 2 tiempos:**

**125 GFR**

**N.B.** - Per quanto non espressamente indicato, attenersi al manuale relativo al veicolo CRONO.

**N.B.** - Para lo que no está expresamente indicado, atenerse al manual relativo al vehículo CRONO.

**PIAGGIO V.E. S.p.A.**

Assistenza Tecnica Gilera - Tel. 050/719610

Via Masaccio, 7

56010 Lugnano di Vicopisano (PI) - Italia

C.L.D. Pontedera (PI)



## INFORMAZIONI GENERALI

	pag.
<b>125 GFR</b>	
Identificazione del modello .....	22 - 2
Caratteristiche tecniche .....	22 - 4
Dati revisione motore .....	22 - 7
Coppie di serraggio .....	22 - 8
Manutenzione .....	22 - 9
Smontaggio completo e revisione motore ....	22 - 21
Sospensione anteriore .....	22 - 25
Ruota e sospensione posteriore .....	22 - 27
Impianto accensione .....	22 - 30
Impianto elettrico Kickstarter .....	22 - 34
Impianto elettrico avv. elettrico .....	22 - 35

## INFORMACIONES GENERALES

	pág.
<b>125 GFR</b>	
Identificación del modelo .....	22 - 2
Características técnicas .....	22 - 4
Datos revisión motor .....	22 - 7
Pares de sujeción .....	22 - 8
Mantenimiento .....	22 - 9
Desmontaje completo y revisión motore .....	22 - 21
Suspensión anterior .....	22 - 25
Rueda y suspensión posterior .....	22 - 27
Sistema de encendido .....	22 - 30
Equipo electrico Kickstarter .....	22 - 34
Equipo electrico arranque eléctrico .....	22 - 35





## IDENTIFICAZIONE DEL MODELLO

### 125 GFR

Il numero di serie del telaio è inciso sul lato sinistro del canotto dello sterzo (fig. 1).

Il numero di serie del motore è inciso sul semicaratter destro nella parte posteriore del motore (fig. 2).

Il numero di identificazione del carburatore si trova sul lato destro della vaschetta (fig. 3).

**N.B.:** Per quanto riguarda la manutenzione e la revisione del motore e del telaio riferirsi:

- al veicolo CRONO.

## IDENTIFICACION DEL MODELO

### 125 GFR

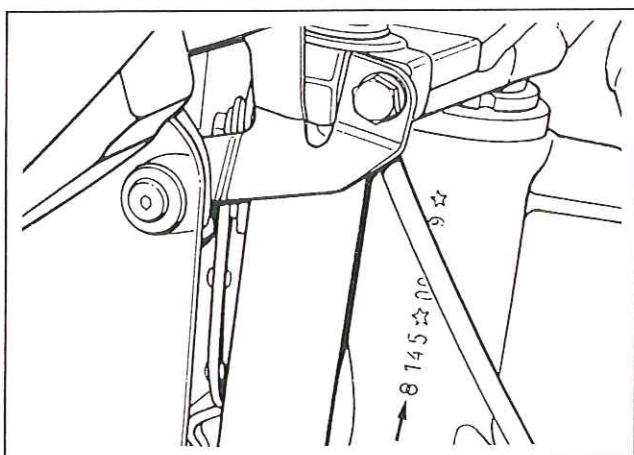
El número de serie del bastidor está grabado sobre el lado izquierdo del forro de dirección (fig. 1).

El número de serie del motor está grabado sobre el semicárter derecho en la parte posterior del motor (fig. 2).

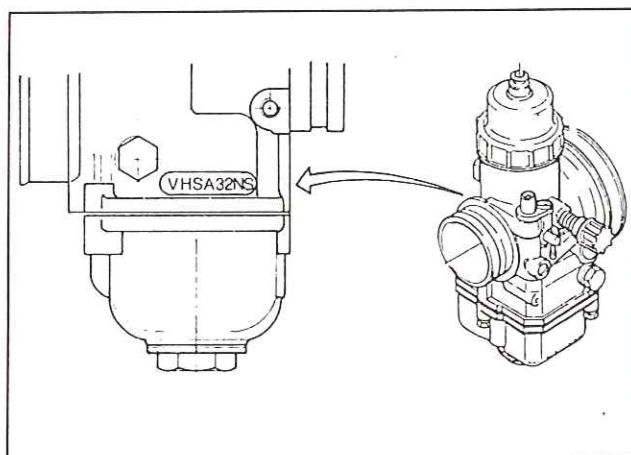
El número de identificación de los carburadores está sobre el lado derecho del contenedor (fig. 3).

**N.B.:** Para lo que se refiere al entretenimiento y la revisión del motor y del chasis, referirse:

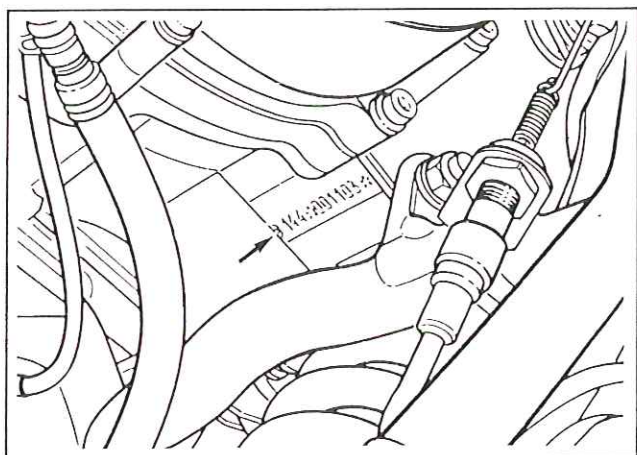
- al vehículo CRONO.



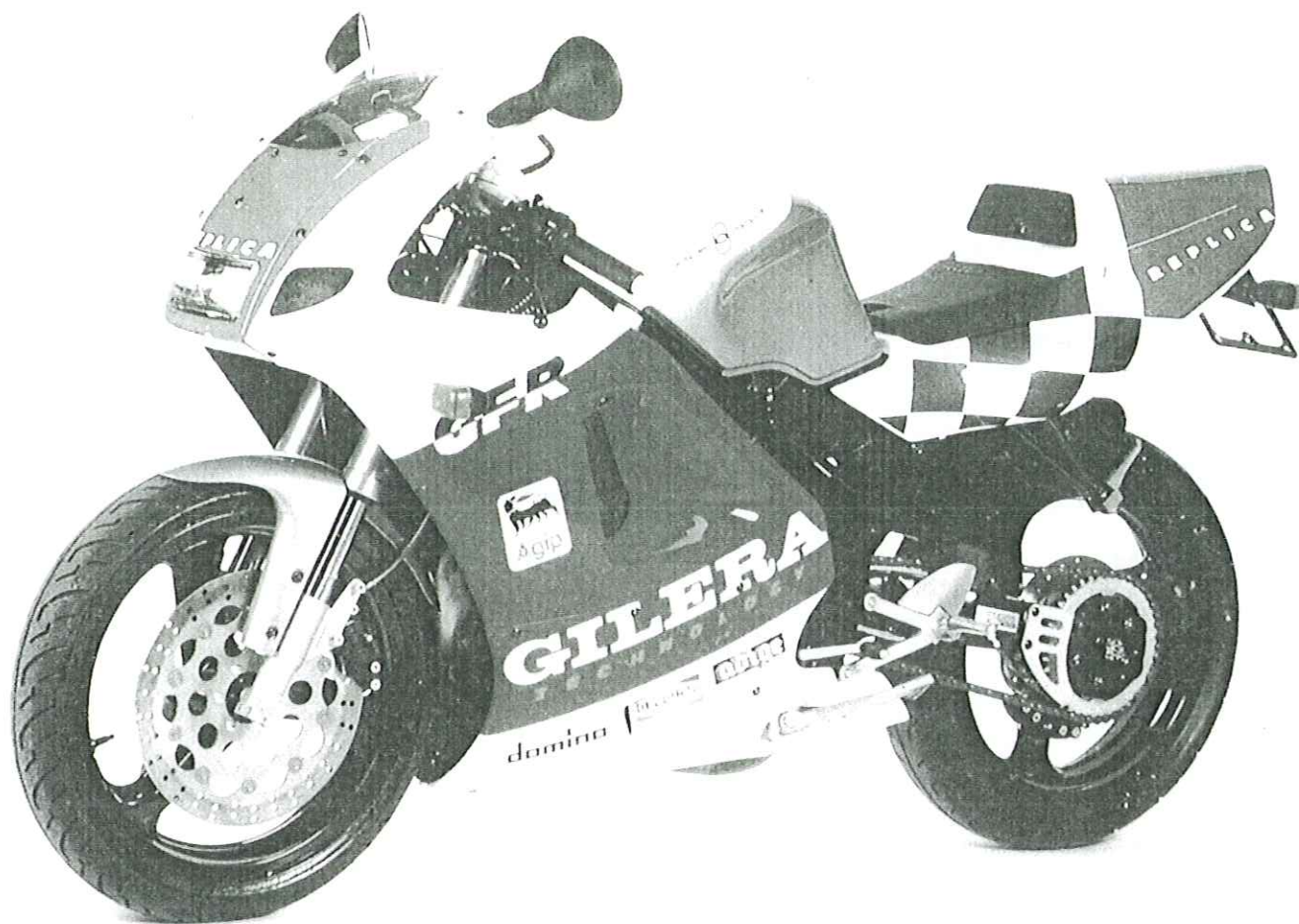
1



3



2



125 GFR

## CARATTERISTICHE TECNICHE - CARACTERISTICAS TECNICAS

DESCRIZIONE	DESCRIPCION		GFR
<b>DIMENSIONI</b>	<b>DIMENSIONES</b>		
Lunghezza massima	Largo máximo	mm	1960
Larghezza massima	Ancho máximo	mm	680
Altezza massima	Alto máximo	mm	1130
Interasse ruote	Intereje ruedas	mm	1350
Altezza sella	Alto silla	mm	770
Altezza pedane	Alto apoyapiés	mm	365
Peso a secco	Peso en seco	kg	118
<b>VEICOLO</b>	<b>VEHICULO</b>		
<b>Telaio</b>	<b>Bastidor</b>		
Tipo bitrave scatolato a culla aperta	Tipo dobleviga de cuna abierta		●
Inclinazione asse sterzo	Inclinación eje dirección		25°,30'
Avancorsa	Carrera anterior	mm	84
<b>Sospensione anteriore</b>	<b>Suspensión anterior</b>		
Forcella teleidraulica upside down	Horquilla telehidráulica upside down		●
• corsa	• carrera	mm	120
• diametro stelo	• diámetro espiga	mm	40
• capacità olio (per ogni stelo)	• capacidad aceite (por cada espiga)	cm³	400
<b>Sospensione posteriore</b>	<b>Suspensión posterior</b>		
Forcellone monobraccio con monoammortizzatore centrale	Horquilla monobrazo con monoamortiguador central		●
- escursione ruota	- excursion rueda	mm	135
<b>Ruote</b>	<b>Ruedas</b>		
Cerchi integrali in lega leggera	Llantas integradas de aleación liviana		●
- anteriore:	- anterior:		3x17"
• dimensione pneumatico	• dimensión neumático		110/70R x 17"
• pressione: - solo pilota	• presión: - sólo piloto	bar	1,8
- con passeggero	- con pasajero	bar	2
- posteriore:	- posterior:		4x17"
• dimensione pneumatico	• dimensión neumático		150/60R x 17"
• pressione: - solo pilota	• presión: - sólo piloto	bar	2
- con passeggero	- con pasajero	bar	2,2
<b>Freni</b>	<b>Frenos</b>		
- anteriore:	- anterior:		
a disco a doppio pistoncino differenziato	de disco de doble pistón diferenciado		●(4)
• diametro pistoncino	• diámetro pistón	mm	25/28
• diametro disco	• diámetro disco	mm	320
• spessore disco	• espesor disco	mm	4
- posteriore: a disco a due pistoncini contrapposti	- posterior: de disco de dos pistones contrapuestos		●
• diametro pistoncino	• diámetro pistón	mm	32
• diametro disco	• diámetro disco	mm	240
• spessore disco	• espesor disco	mm	5



DESCRIZIONE	DESCRIPCION		GFR
<b>MOTORE</b>	<b>MOTOR</b>		
Monocilindrico, 2 tempi	Monocilíndrico, 2 tiempos		
Cilindro verticale frontemarcia	Cilindro vertical frontal		
Alesaggio x corsa	Alesaje para carrera	mm	56x50,5
Cilindrata	Cilindrada	cm <sup>3</sup>	124,38
Rapporto di compressione	Relación de compresión		13:1
Potenza massima	Potencia máxima	kW	22
a	a	g/1'	10750
Coppia massima	Par máximo	Nm	20
a	a	g/1'	10500
Potenza fiscale	Potencia fiscal	CV	2
Diagramma distribuzione:	Diagrama de distribución:		
- aspirazione (a lamelle nel carter)	- aspiración (de láminas en el cárter)		360°
- travasi	- trasiegos		128°
- scarico	- descarga		194°
<b>Lubrificazione</b>	<b>Lubrificación</b>		
- Separata con pompa meccanica, per biella pistone, cilindro:	- Separada con bomba mecánica, para biela pistón, cilindro:		
• olio: AGIP 2T RACING PLUS	• aceite: AGIP 2T RACING PLUS		
• capacità serbatoio (compresa riserva 0,5 l.)	• capacidad depósito (incluida la reserva de 0,5 l.)	l	1,2
- Cambio e trasmissione primaria:	- Cambio de transmisión primaria:		
• olio: AGIP SAE 15W/50	• aceite: AGIP SAE 15W/50		
• capacità	• capacidad	l	1,3
<b>Raffreddamento</b>	<b>Enfriamiento</b>		
A liquido permanente con pompa di circolazione e termostato by-pass	De líquido permanente con bomba de circulación y termostato by-pass		
• capacità	• capacidad	l	
<b>Filtro aria</b>	<b>Filtro aire</b>		
In spugna poliuretana a celle aperte, impregnata in olio	De esponja poliuretánica de celdas abiertas, empapada con aceite		
<b>Alimentazione</b>	<b>Alimentación</b>		
Benzina super	Gasolina super	NO	min 96
Carburatore Dell'Orto	Carburador Dell'Orto		VHSA32 ES
Getto max.	Chorro máx.		170
Getto min.	Chorro mín.		36
Getto avviamento	Chorro arranque		60
Valvola gas	Válvula		35
Spillo conico/tacca	Espiga cónica/muesca		U25/3^
Polverizzatore	Pulverizador		262FV
Galleggiante	Flotador		2x2,8
Apertura vite flusso minimo	Apertura tornillo flujo mínimo	g	2 1/2
Regime minimo	Ralentí	giri	1500±100
Capacità serbatoio carburante (capacità riserva 2 l)	Capacidad depósito combustible (incluida la reserva de 2 l)	g/1'	13
Emulsionatore	Emulsor	l	B 36
<b>Trasmissione</b>	<b>Transmisión</b>		
Frizione:	Embrague:		
A dischi multipli in bagno d'olio	De discos múltiples en baño de aceite		
Riduzione primaria a denti diritti	Reducción primaria de dientes rectos	Z	20/61
Cambio: a ingranaggi sempre in presa, a denti diritti e innesti frontali	Cambio: de engranajes impulsados, de dientes rectos y acoplamiento frontales		
• rapporti: 1a velocità	• relaciones: 1a velocidad	Z	1/2,50
2a velocità	2a velocidad	Z	1/1,72
3a velocità	3a velocidad	Z	1/1,33
4a velocità	4a velocidad	Z	1/1,096
5a velocità	5a velocidad	Z	1/0,95
6a velocità	6a velocidad	Z	1/0,87
Riduzione finale: a catena	Reducción fianale: de cadena	Z	13/41

DESCRIZIONE	DESCRIPCION		GFR
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	<b>EQUIPO ELECTRICO</b>		
Circuito in corrente continua	Circuito en corriente continua	V	12
Accensione elettronica a scarica capacitiva ed anticipo variabile	Encendido electrónico de descarga capacitiva y anticipo variable		●
• anticipo accensione (p. P.M.S.):	• anticipo encendido (P.M.S.):	°(mm)	18° (1,52)
a	a	g/1'	6000
Alternatore monofase	Alternador monofásico	W	140
Capacità batteria	Capacidad batería	Ah	9
Candela	Bujía		
- Champion	- Champion		C55C
• distanza elettrodi	• distancia electrodos	mm	0,6 ÷ 0,7
Fusibile	Fusible	A	15
Motorino avviamento	Motor de arranque	kW	0,4
Fanale anteriore	Faro anterior		
- lampada luce posizione	- lámpara luz posición	W	5
- lampada luce abb./anabb.	- lámpara luces cruce/carretera	W	55/60W
Fanale posteriore	Faro posterior		
- lampada biluce pos./stop	- lámpara biluz pos/stop	W	5/21
Indicatori di direzione	Indicadores de dirección	W	10
Lampada illuminazione strumenti	Luz iluminación instrumentos	W	2
Spie cruscotto	Testigo salpicadero	W	1,2

**DATI REVISIONE MOTORE\*\* - DATOS REVISION MOTOR\*\***

DESCRIZIONE	DESCRIPCION	GFR
Gioco pistone/cilindro	Juego pistón/cilindro	0,050 ÷ 0,060
Diametro canna cilindro	Diámetro tubo cilindro	vedi tabella/ver tabla
Diametro pistone	Diámetro pistón	vedi tabella/ver tabla
Distanza tra le estremità dei segmenti	Distancia entre los extremos segmentos	0,2 ÷ 0,3
Gioco assiale dei segmenti nelle cave	Juego axial segmentos en los alojamientos	0,020 ÷ 0,052
Gioco diametrale cuscinetto di biella	Juego diametral cojinete de biela	0,027 ÷ 0,035
Gioco assiale albero a gomito (rasamentato)	Juego axial cigüeñal (al ras)	0
Gioco assiale testa di biella	Juego axial cabeza de biela	0,140 ÷ 0,510
Gioco spinotto/pistone	Juego punzón/pistón	0
Interferenza cuscinetti di banco/allogg.	Interferencia cojinetes de banco/alojam.	0,052 ÷ 0,075
Diametro perno di biella	Diámetro perno de biela	22,002 ÷ 22,015
Diametro perni di banco	Diámetro pernos de banco	
- lato frizione	- lado embrague	24,989 ÷ 24,997
- lato volante	- lado volante	24,997 ÷ 25,005
Inizio apertura valvola termostatica	Inicio apertura válvula termostática	55° ± 2°C
Apertura valvola termostatica a 70°C	Apertura válvula termostática a 70°C	≥ 5 mm
Gioco assiale tamburo selettore	Juego axial tambor selector	0,240 ÷ 0,610
Lunghezza libera molle frizione	Largo libre muelles embrague	33,5
Spessore dischi frizione	Espesor discos embrague	2,9 ÷ 3,0

\*\* Valori in (mm) - Valores en (mm)

<b>TABELLA ACCOPPIAMENTI PISTONE/CILINDRO**</b> <b>TABLA ACOPLAMIENTOS PISTON/CILINDRO**</b>		
Classe dims. Clase	Pistone - Pistón	Cilindro - Cilindro
A	55,950 ÷ 55,955	56,005 ÷ 56,010
B	55,955 ÷ 55,960	56,010 ÷ 56,015
C	55,960 ÷ 55,965	56,015 ÷ 56,020
D	55,965 ÷ 55,970	56,020 ÷ 56,025
E	55,970 ÷ 55,975	56,025 ÷ 56,030
F	55,975 ÷ 55,980	56,030 ÷ 56,035

\*\* Valori in (mm) - Valores en (mm)



# COPPIE DI SERRAGGIO - PARES DE SUJECION

PARTICOLARE	DESCRIPCION	GFR
<b>Motore</b>	<b>Motor</b>	
Dadi fissaggio testa e cilindro - M8	Dados sujeción cabeza y cilindro - M8	20 ÷ 22
Candela	Bujía	12 ÷ 15
Dado bloccaggio ingranaggio albero motore*	Dado bloqueo engranaje árbol motor*	65 ÷ 70
Dado bloccaggio ingranaggio contralbero*	Dado bloqueo engranaje contraeje*	50 ÷ 55
Dado bloccaggio mozzo frizione*	Dado bloqueo cubo embrague*	50 ÷ 55
Dado bloccaggio volano magnete*	Dado bloqueo volante magneto*	65 ÷ 70
Dado bloccaggio pignone catena	Dado bloqueo piñón cadena	60 ÷ 70
Vite fermo messa in moto	Tornillo sujeción puesta en marcha	15 ÷ 18
Viti unione carter e fissaggio coperchi	Tornillos unión cárter y sujeción tapas	7 ÷ 9
Tappo scarico olio	Tapón descarga aceite	5
Termistore	Termistor	10 ÷ 12
<b>Telaio</b>	<b>Bastidor</b>	
Perno ruota anteriore	Perno rueda delantera	60 ÷ 70
Vite fissaggio perno ruota	Tornillo fijación perno rueda	7 ÷ 9
Viti fissaggio steli forcella alle piastre	Tornil. sujeción varillas horq. a las placas	20 ÷ 24
Vite fissaggio semi manubri	Tornillo sujeción semi-manillares	8 ÷ 10
Vite fissaggio dado canotto	Tornillo sujeción tuerca manguito	35 ÷ 40
Vite fissaggio biella sospensione posteriore al telaio	Tornillo sujeción biela suspensión trasera al chasis	35 ÷ 40
Vite articolazione biella al supporto centrale	Tornillo articulación biela al soporte central	50 ÷ 55
Vite fissaggio supporto centrale	Tornillo sujeción soporte central	45 ÷ 50
Vite fissaggio ammortizzatore al supporto centrale	Tornillo fijación amortiguador al soporte central	45 ÷ 50
Vite fissaggio ammortizzatore al telaio	Tornillo sujeción amortiguador al chasis	20 ÷ 22
Bloccaggio perno forcellone	Bloqueo perno horquilla	60 ÷ 80
Vite fiss. flangia porta disco/albero ruota	Tornillo sujeción brida portadisco/eje rueda	30 ÷ 35
Vite fissaggio disco freno alla flangia	Tornillo sujeción disco freno a la brida	10 ÷ 12
Fissaggio alero ruota al monobraccio	Sujeción eje rueda al monobrazo	110 ÷ 130
Viti bloccaggio mozzo eccentrico	Tornillo bloqueo buje excéntrica	18 ÷ 20
Fissaggio albero biella di reazione porta pinza posteriore	Sujeción eje biela de reacción porta-pinza trasera	20 ÷ 22
Viti fissaggio motore	Tornillos sujeción motor	22 ÷ 25
Viti fissaggio pinza ant. e post.	Tornillos sujeción pinza del. y tras.	20 ÷ 22
Viti fissaggio pompa freno posteriore	Tornillos sujeción bomba freno trasera	10 ÷ 12
Viti fissaggio ruota posteriore	Tornillos sujeción rueda trasera	70 ÷ 80
Viti fissaggio disco anteriore alla ruota	Tronillos sujeción disco del. a la rueda	20 ÷ 23
Sonda olio mix	Sonda aceite mix.	20

\* lubrificare la filettatura con olio - lubricar la rosca con aceite





## MANUTENZIONE

	pag.
Programma di manutenzione .....	22 - 10
Smontaggio carenature .....	22 - 11
Condotti e filtro del carburante .....	22 - 13
Carburatore .....	21 - 15
Pompa lubrificazione separata .....	21 - 17
Catena di trasmissione .....	21 - 19

## MANTENIMIENTO

	pág.
Programa de mantenimiento .....	22 - 10
Desmontaje fuselados .....	22 - 11
Tubos y filtro combustible .....	22 - 13
Carburador .....	21 - 15
Bomba lubricación separada .....	21 - 17
Cadena de transmisión .....	21 - 19



## PROGRAMMA DI MANUTENZIONE - PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

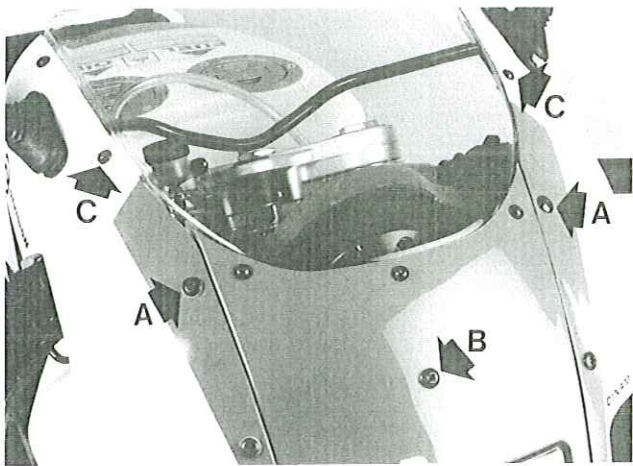
OPERAZIONI PROGRAMMATE	OPERACIONES PROGRAMADAS	500 + 1000 km	4000 km	8000 km	12000 km	16000 km	20000 km	24000 km
Serraggio perni motore	Sujeción pernos motor	●	●	●	●	●	●	●
Serraggio dadi testa/cilindro	Sujeción dados cabeza/cilindro	●			●		●	
Controllo compressione motore	Control compresión motor		●		●		●	
Pulizia gruppo termico ed eventuale sostituzione segmenti tenuta pistone	Limpieza grupo térmico y eventual sustitución segmentos retención pistón			●		●		●
Controllo efficienza ed eventuale pulizia valvola di scarico	Control eficiencia y eventual limpieza válvula	●		●		●		●
Registrazione minimo motore	Ajuste ralenti motor	●	●	●	●	●	●	●
Controllo candela e ripristino distanza elettrodi	Control bujía	●						
Sostituzione candela	Sustitución bujía		●	●	●	●	●	●
Controllo e rabbocco olio motore	Control y repostado aceite motor		●		●		●	
Sostituzione olio motore	Sustitución aceite motor	●		●		●		●
Controllo sistema di miscelazione separata	Control sistema mezcla separada	●	●	●	●	●	●	●
Controllo e pulizia filtro aria	Control y limpieza filtro aire		●		●		●	
Sostituzione filtro aria	Sustitución filtro aire	●		●		●		●
Verifica e rabbocco liquidi vari	Control y repostado líquidos diversos	●	●	●	●	●	●	●
Controllo parastrappo ruota posteriore	Control junta flexible rueda posterior		●		●		●	
Controllo e registrazione freni e frizione	Control y ajuste frenos y embrague	●	●	●	●	●	●	●
Bloccaggio fissaggi corona, disco e pinza freno, perni ruote, pignone catena*	Bloque retenes corona, discos y pinzas frenos, pernos rueda, piñón cadena*	●	●	●	●	●	●	●
Controllo, registrazione e lubrificazione catena* (se necessario, sostituire tutta la trasmissione)	Control, ajuste y lubricación cadena* (de ser necesario, sustituir toda la transmisión)	●	●	●	●	●	●	●
Controllo serraggi e lubrificazione articolazione forcella	Control sujeciones y lubricación articulación horquilla	●	●	●	●	●	●	●
Controllo gioco e lubrificazione cuscinetti sterzo	Control juego y lubricación cojinete dirección	●		●		●		●
Controllo carica batteria e efficienza impianto elettrico	Control carga batería/eficiencia equipo eléctrico	●	●	●	●	●	●	●
Controllo pressione pneumatici	Control presión neumáticos	●	●	●	●	●	●	●
Sostituzione olio forcella	Sustitución aceite horquilla				●			●
Controllo ed eventuale sostituzione pastiglie	Control y eventual sustitución pastillas	●	●	●	●	●	●	●

\* Effettuare il controllo ogni 500 km

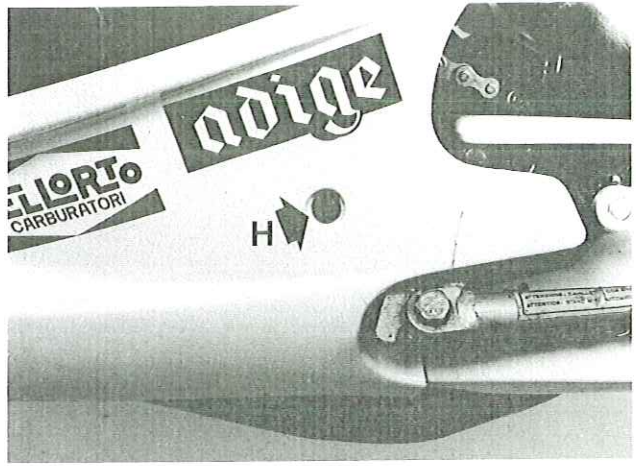
\* Efectuar en control cada 500 km



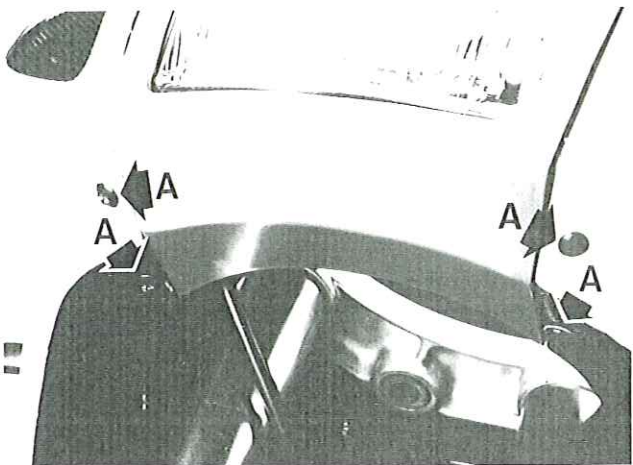




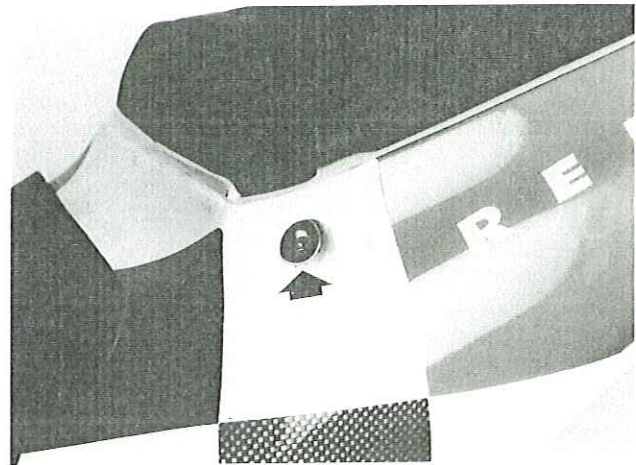
1



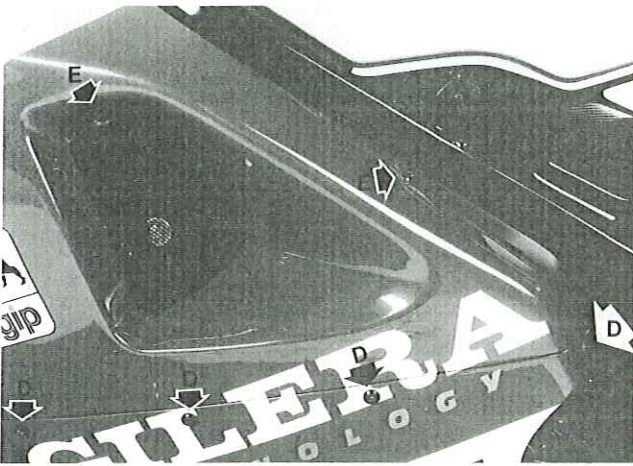
5



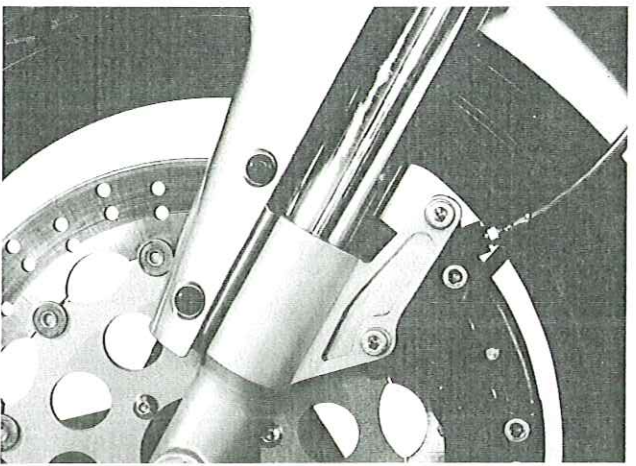
2



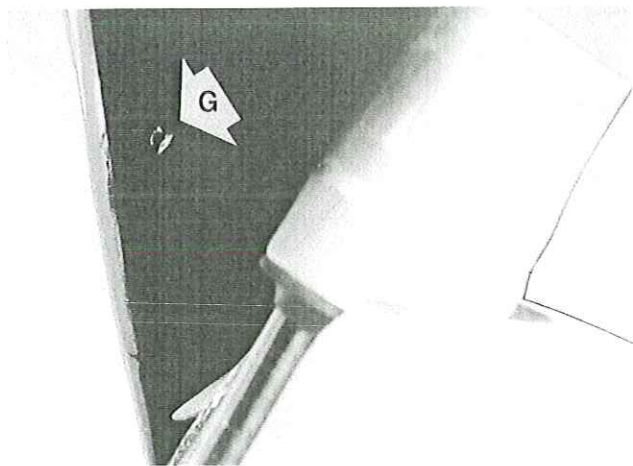
6



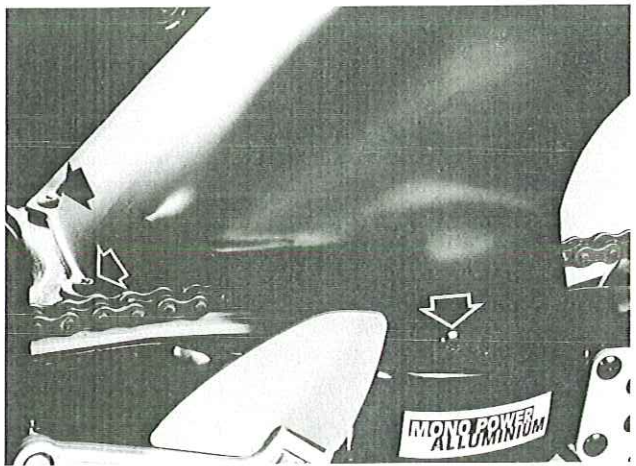
3



7



4



8



## SMONTAGGIO CARENATURE

### Carenatura superiore (cupolino Fig. 1-2)

Allentare e togliere le 8 viti (A) (4 per lotto) che vincolano il cupolino alle carenature laterali e alla carenatura interna; rimuovere la vite frontale (B) e le 4 viti (2 per lotto) C.

Scollegare il connettore del faro e sfilare la carenatura dal davanti.

### Carenature laterali (Fig. 3 - 4)

- Carenatura laterale destra.
- Allentare e rimuovere le 4 viti (D) che vincolano la carenatura laterale allo spoiler.
- Rimuovere le 2 viti (E) che la vincolano al telaio.
- Rimuovere gli indicatori di direzione e scollegare i relativi connettori.
- Togliere lo specchio retrovisore fissato con 2 viti.
- Togliere la vite (G) di fissaggio con la carenatura interna.
- Rimuovere la carenatura.

Per la carenatura laterale sinistra si eseguono le stesse operazioni.

### Spoiler e carenatura interna (Fig. 5)

- Togliere le 2 viti (H), una per parte, di fissaggio spoiler al telaio, quindi sfilare la carenatura da sotto.

### Codino e sella (Fig. 6)

- Togliere le 2 viti che fissano la parte centrale del codino al telaio posteriore.
- Impugnando il codino da entrambi i lati e flettendo leggermente verso l'esterno, il gruppo si sfilerà dal dietro.

### Parafango anteriore e copriruota posteriore

- Rimuovere le 4 viti di fissaggio alla forcella (fig. 7) quindi rimuovere il parafango con leggere oscillazioni.
- Rimuovere le 3 viti di fissaggio del copriruota (fig. 8) e smontare lo stesso.

## DESMONTAJE FUSELADOS

### Fuselado parte superior (cúpula Fig. 1)

Aflojar y quitar los 8 tornillos (A) (4 por lote) que vinculan la cúpula a los fuselados laterales y al fuselado interior; quitar el tornillo delantero (B) y los 4 tornillos '2 por lote) C.

Desconectar el conector del faro y sacar el fuselado por la parte delantera.

### Fuselados laterales (Fig. 2 - 3 - 4)

- Fuselado lateral derecho.
- Aflojar y sacar los 4 tornillos (D) que sujetan el fuselado lateral al spoiler.
- Quitar los 2 tornillos (E) que la sujetan al chasis.
- Remover los indicadores de dirección y desconectar los relativos conectores.
- Quitar el retrovisor fijado con 2 tornillos.
- Quitar el tornillo (G) de fijación con el fuselado interior.
- Sacar el fuselado.

Para el fuselado lateral izquierdo se ejecutan las mismas operaciones.

### Espoiler y carenado interior (Fig. 5)

- Quitar los 2 tornillos (H), una por parte, de sujeción espoiler al chasis, luego sacar el fuselado por debajo.

### Cola y sillín (Fig. 6)

- Quitar los 2 tornillos que sujetan la parte central de la cola al chasis trasero.
- Empuñando la cola por ambos lados y flexionándola ligeramente hacia el exterior el grupo se sacará por atrás.

### Guardabarros delantero y cubrerueda trasera

- Remover los 4 tornillos de sujeción a la horquilla (fig. 7) luego sacar el guardabarros con ligeras oscilaciones.
- Quitar los 3 tornillos de fijación de cubrerueda (fig. 8) y desmontar este último.



## CONDOTTI E FILTRO DEL CARBURANTE

Controllare le tubazioni del carburante e sostituire tutti i particolari che presentano segni di deterioramento, danni o perdite.

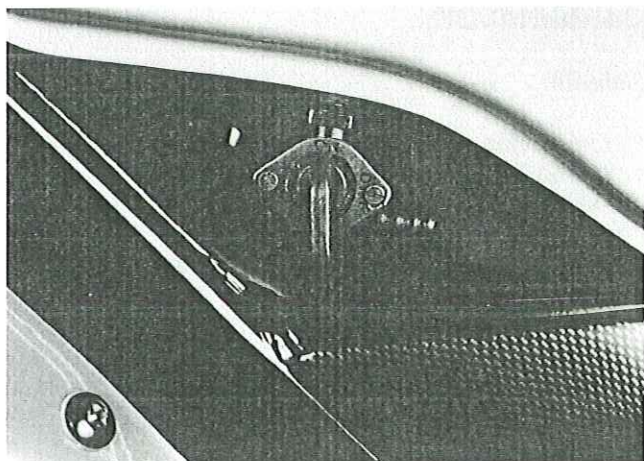
Ruotato il rubinetto del carburatore sulla posizione "OFF" (figg. 1), togliere la vite di fissaggio del raccordo tubazione benzina al carburatore, il raccordo stesso ed il filtrino sottostante. Soffiare il filtro benzina con aria compressa, quindi rimontare seguendo le operazioni inverse allo smontaggio (fig. 2).

## TUBOS Y FILTRO COMBUSTIBLE

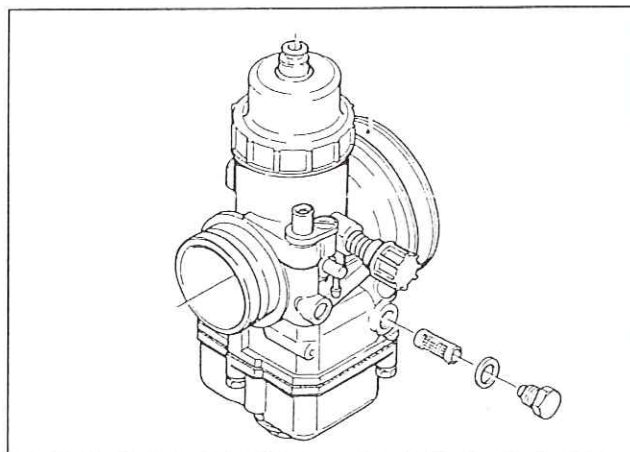
Controlar los tubos del combustible y sustituir todas las partes que presenten señales de deterioro, daños o pérdidas.

Girar el grifo del combustible en la posición "OFF" (fig.1), quitar el tornillo de sujeción de la conexión tubo gasolina/carburador, la conexión misma y el filtro que está debajo. Soplar el filtro gasolina con aire comprimido y montar siguiendo las operaciones en el orden inverso al desmontaje (fig. 2).





1



2

## CARBURATORE

### Regime del minimo

Per una accurata regolazione del minimo, il motore deve essere caldo. Mettere la motocicletta perfettamente dritta su un piano orizzontale con il cambio in folle. Ruotare l'apposita vite A di regolazione del gas al minimo fino ad ottenere il regime del minimo raccomandato (fig. 1).

Regime del minimo:  $1250 \pm 100$  giri/min.

Qualora il regime del minimo oscillasse, il motore battesse o avesse andamento irregolare con manopola del gas leggermente ruotata, si deve intervenire sulla vite di regolazione flusso minimo (B-fig. 1).

Per fare ciò, chiudere l'apposita vite di regolazione fino al raggiungimento del fondo corsa, quindi svitarla dal numero di giri prescritto (vedi tabelle dati tecnici - cap. 1). Regolare ora di novo il regime del minimo, quindi ruotare leggermente la manopola del gas per assicurarsi che tale regime si stabilizzi.

### Rimozione, controlli

Staccare dal carburatore la tubazione di afflusso olio miscela, avendo cura di tapparla, onde evitare inutili perdite. Con riferimento alla fig. 3, rimosso il carburatore, dopo averne allentato le fascette di fissaggio al collettore di aspirazione sul cilindro e al condotto della cassetta filtro, effettuare le operazioni seguenti:

- togliere la vaschetta;
- togliere i galleggianti dalla medesima;
- rimuovere il perno staffa comando spillo (2), la valvola a spillo (4); controllare che la sede della valvola (5) non sia usurata o danneggiata. Controllare che i galleggianti non siano deformati o forati.
- rimuovere i getti (6) e pulverizzatore (7) ed esaminarli attentamente, accertandosi che non presentino usura o danni;
- soffiare aria compressa nella sede dei getti e nelle varie canalizzazioni.

### Attenzione

- Non utilizzare oggetti acuminati o fili metallici per pulire oggetti e parti calibrate. Per una migliore pulizia è consigliabile usare il prodotto CHIMEC HITEC 4420 in sostituzione della benzina pura ed asciugare con aria compressa anche tutte le canalizzazioni del corpo. Effettuati pulizia e controlli, rimontare tutti i componenti seguendo le operazioni inverse allo smontaggio.
- Qualora si rendesse necessario regolare il livello del galleggiante, piegare leggermente l'appendice che fa contatto con la valvola a spillo fino ad ottenere il valore prescritto (vedi fig. 2).

### Rimontaggio

Installato il carburatore, chiudere le fascette per renderlo solidale ai manicotti. Ricollegare quindi la tubazione di passaggio dell'olio miscela, assicurandosi che sia ben invasata. Prima di rimontare le parti di carrozzeria, accertarsi che non vi siano perdite di carburante e che la corsa a vuoto del cavo gas sia corretta.

## CARBURADOR

### Ralentí

Para efectuar correctamente la regulación del ralentí, el motor debe estar caliente. poner la motocicleta perfectamente recta sobre una superficie horizontal con el cambio en punto muerto.

Girar el tornillo A de regulación del gas hasta obtener el ralentí establecido

Ralentí:  $1250 \pm 100$  rev/min.

En caso el ralentí oscilara o el motor manifestara irregularidades con la manopla del gas apenas desplazada, intervenir sobre la regulación de la mezcla de aire (B-fig. 1).

Cerrar el tornillo de regulación hasta alcanzar el tope recorrido, destornillarlo per el número de vueltas establecido (véase tablas datos técnicos - cap. 1).

Regular nuevamente el ralentí, girar apenas la manopla gas para tener la seguridad de la estabilización del ralentí.

### Desmontaje, controles

Desconectar del carburador el tubo de alimentación aceite mezcla, tapándolo para evitar pérdidas inútiles. Referencia fig. 3, extraer el carburador después de haber aflojado las abrazaderas del colector de aspiración sobre el cilindro y el tubo de la cajita del filtro y efectuar las operaciones siguientes:

- quitar la cubeta;
- togliere i galleggianti dalla medesima;
- quitar el perno staffa comando spillo (2), la válvula de alfiler (4); controlar que el alojamiento de la válvula (5) no esté gastado o dañado. Controlar que el flotador no esté deformado o forati.
- quitar surtidores (6) y pulverizadores (7) para examinarlos, cuidado que no presenten daños o desgaste;
- soplar aire comprimido en los alojamientos de los surtidores y en los tubos.

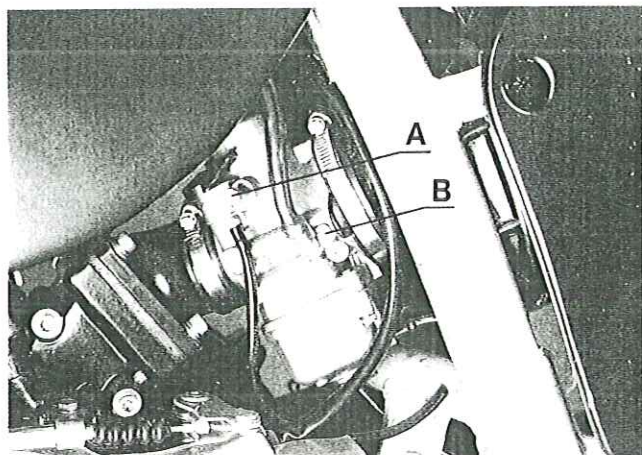
### Atención

- No usar objetos de puntas o alambres metálicos para limpiar los surtidores y las partes calibradas. Para una mejor limpieza, usar el producto CHIMEC HITEC 4420 en lugar de gasolina pura y secar con aire comprimido todas las canalizaciones del cuerpo. Terminados limpieza y controles remontar todas las piezas siguiendo el orden inverso.
- En caso fuera necesario regular el nivel del flotador, doblar levemente el terminal de contacto con la válvula de alfiler hasta lograr el valor establecido (ver fig. 2).

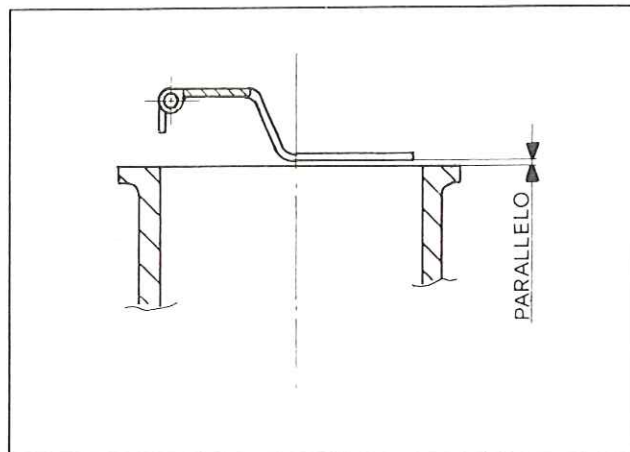
### Remontaje

Después de haber instalado el carburador, cerrar las abrazaderas con los manguitos. Volver a conectar el tubo de pasaje del aceite mezcla, cuidando que esté bien canalizada. Antes de remontar las partes de la carrocería, asegurarse de que no haya pérdidas de combustible y que el recorrido en vacío del cable del gas sea correcto.

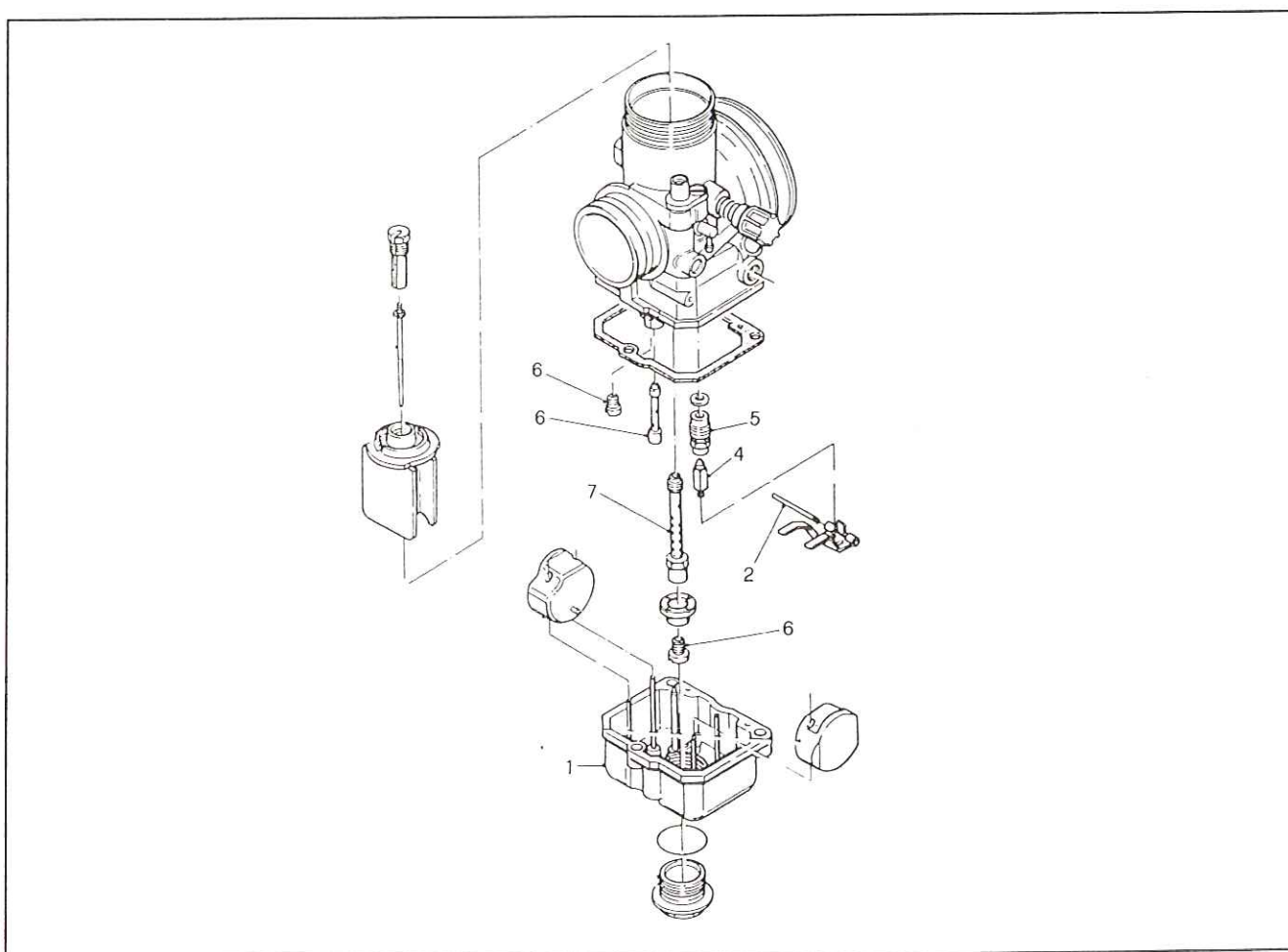




1



2



3

## POMPA LUBRIFICAZIONE SEPARATA

La lubrificazione del motore avviene per mezzo di una pompa posta all'interno del coperchio sul lato destro del motore.

La portata della pompa è in funzione del regime di rotazione del motore e dell'apertura della valvola del carburatore, a sua volta comandata dalla rotazione della manopola gas.

Con comando gas chiuso, è comunque garantito il minimo quantitativo di olio necessario per la lubrificazione del motore.

La pompa dell'olio è correttamente regolata quando la tacca 93 (fig. 1-2) stampigliata sulla carrucola (B), con manopola gas completamente chiusa, è allineata con la tacca di riferimento (D) riportata sul corpo della pompa. La regolazione si esegue agendo sul registro a vite (C), svitandolo l'erogazione aumenta, avvitandolo diminuisce. L'esaurimento dell'olio è indicato da una apposita spia sul cruscotto.

### Attenzione

- Al rimontaggio, dopo eventuali operazioni di manutenzione, i condotti dell'olio sono vuoti. Poiché la mancanza di lubrificazione causa il grippaggio del motore, riempire attentamente il circuito (durante lo svolgimento delle operazioni sopra descritte è consigliabile rifornire il serbatoio carburante con miscela benzina-olio al 1%).
- Per migliorare l'efficienza del rodaggio e limitare i rischi di grippaggio, è consigliabile effettuare il primo rifornimento di carburante con miscela 1%, sia a motore nuovo, sia in caso di sostituzione del gruppo pistone/cilindro o di uno dei suoi componenti.

**Olio raccomandato: AGIP 2T RACING PLUS.**

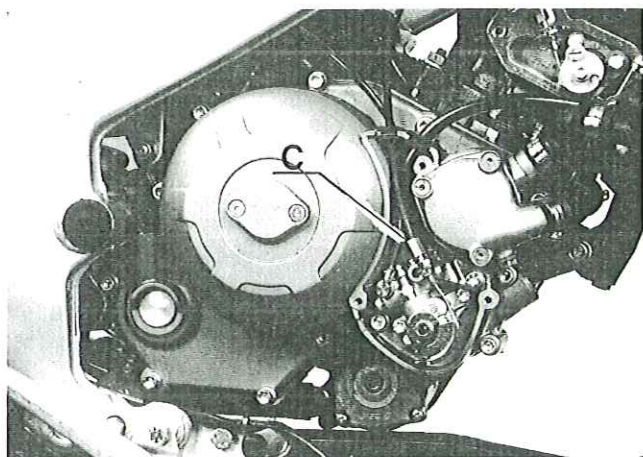
## BOMBA LUBRICACION SEPARADA

La lubricación del motor se obtiene mediante una bomba puesta al interior de una tapita, sobre el lado derecho del motor. El caudal de la bomba está proporcionado al régimen de rotación del motor y a la apertura de la válvula del carburador, mandada por la rotación de la manopla gas. Con el mando del gas cerrado, se asegura la mínima cantidad de aceite necesaria para lubricar el motor. La bomba del aceite está regulada correctamente cuando la marca 93 (fig. 1-2) grabada sobre la polea (B), y la manopla del gas completamente cerrada, se encuentra alineada con la muesca de referencia (D) puesta sobre el cuerpo de la bomba. La regulación se efectúa accionando el registro de tornillo (C), destornillándolo la erogación aumenta, atornillándolo disminuye. Cuando el aceite está agotado se enciende el testigo sobre el salpicadero.

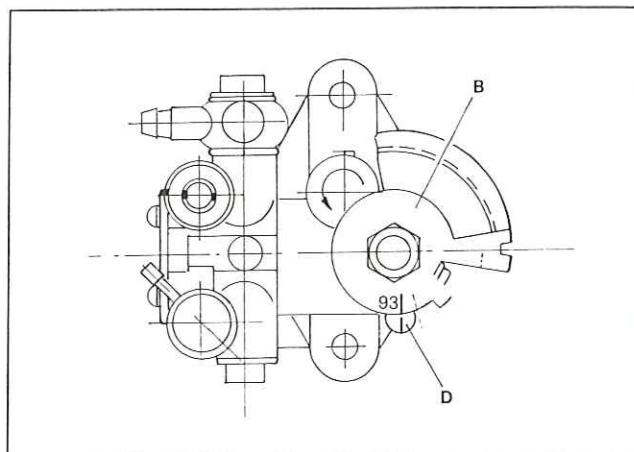
### Atención

- Al proceder al remontaje después de haber efectuado eventuales operaciones de mantenimiento, los tubos del aceite están vacíos; puesto que la falta de lubricación provoca el gripado del motor, llenar el circuito (durante las operaciones sobre mencionadas se aconseja repostar el depósito combustible con mezcla gasolina aceite al 1%).
- Para mejorar la eficiencia del rodaje y limitar los riesgos de gripado, se aconseja efectuar el primer llenado de combustible con mezcla al 1%, sea con el motor nuevo que en caso de sustitución del grupo pistón/cilindro o de uno de sus componentes.

**Aceite aconsejado: AGIP 2T RACING PLUS.**



1



2



## CATENA DI TRASMISSIONE

La durata della catena di trasmissione dipende da lubrificazione e regolazione appropriate. Trascurare le suddette verifiche può provocare il logoramento ed il danneggiamento di pignone e corona dentata, compromettendo in maniera sensibile le prestazioni del veicolo. Il controllo dello stato della catena va eseguito prima di ogni partenza; la registrazione almeno ogni 2000 km. Se il mezzo viene sottoposto a sforzi continui o utilizzato in zone molto polverose, la manutenzione deve avvenire più frequente.

### Controllo tensione

Tale operazione deve essere eseguita con il veicolo scarico, in assetto verticale e ripetuta per diverse posizioni della ruota, onde poter controllare l'assenza di eccentricità eccessive della corona. Il ramo inferiore, spostato verso l'alto a metà distanza fra pignone e corona, deve dare una freccia totale di  $35 \pm 40$  mm.

Se la catena si allenta o si impunta, alcune maglie sono danneggiate o grippate. Verificare spesso lo stato di usura di maglie, rullini e denti corona. Tali componenti vanno sostituiti qualora si rilevassero consumi o deformazioni eccessive rispetto ai valori evidenziati in figura 1.

### Attenzione

- Non montare mai una catena nuova su pignone e corona usurati o viceversa: si avrebbe un rapido logoramento dei componenti nuovi. Tutti e tre gli elementi della trasmissione vanno comunque sostituiti anche in caso di usura di uno solo di essi.
- La molletta di chiusura della maglia di giunzione va fissata con la parte aperta rivolta nella direzione opposta all'avanzamento della catena stessa.
- Non modificare il tipo di catena originale, né aprire una catena chiusa senza giunto; tale scelta è motivata da esigenze tecniche specifiche, collegate a fattori di efficienza e di sicurezza.

### Registrazione tensione catena

- Allentare le viti A-fig. 2 fissaggio asta di reazione pinza;
- allentare le 2 viti che fissano l'eccentrico al forcellone (fig. 3);
- introdurre una spina  $\varnothing 8$ , lunghezza circa 150 mm tra il foro della ruota e il foro dell'eccentrico (fig. 4);
- girare la ruota nel senso di marcia per tirare la catena e in senso contrario per allentarla rispettando le quote di registrazione;
- bloccare le viti alla coppia prescritta;
- togliere la spina, lubrificare con opportuno prodotto la catena.

### Attenzione

Verificare che la bielletta B-fig. 2 (asta di reazione pinza) sia montata correttamente se, guardandola dal lato sinistro del veicolo, il marchio GILERA risulta in vista. In caso contrario provvedere al corretto montaggio della bielletta, bloccando le viti a  $\text{kgm } 2 \pm 2,2$  dopo aver applicato della Loctite frenafili.

## CADENA DE TRANSMISION

La duración de la cadena de transmisión depende de la lubricación y regulación. El descuido de estos controles puede provocar el desgaste y el daño de piñón y corona dentada, compromitiendo sensiblemente las prestaciones del vehículo.

El control de las condiciones de la cadena debe ser efectuado antes de salir; la regulación por lo menos cada 2000 km. Si la moto es sometida a esfuerzos continuos o rueda por terrenos muy polvorientos, el mantenimiento deberá ser más frecuente.

### Control tensado

El control del tensado de la cadena debe efectuarse con el vehículo sin carga, en vertical y repetido según las distintas posiciones de la rueda a fin de controlar la ausencia de excentricidades excesivas de la corona. El brazo inferior, desplazado hacia arriba a media distancia entre el piñón y la corona debe dar una flecha total de  $35 \pm 40$  mm. Si la cadena se afloja o tropieza, los eslabones se dañan o gripan; controlar con frecuencia las condiciones de desgaste de eslabones, rodillos y dientes corona. Estos componentes deben ser sustituidos en cuanto se registren consumos o deformaciones excesivos respecto a los valores evidenciados en la figura 1.

### Atención

- No montar nunca una cadena nueva sobre el piñón y corona gastados o viceversa; se deteriorarían rápidamente los componentes nuevos. Los tres elementos de la transmisión deben ser sustituidos incluso en caso de desgaste de uno solo de ellos.
- El muelle de cierre del elabón de junción debe ser fijado con la parte abierta hacia la dirección opuesta a la de avance de la cadena misma.
- No modificar el tipo de cadena original, ni abrir una cadena cerrada sin junta, debido a exigencias técnicas específicas relacionadas con factores de eficiencia y seguridad.

### Reglaje tensado cadena

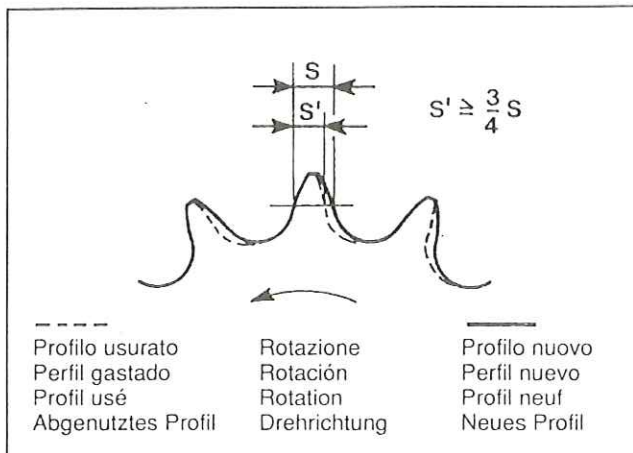
- Aflojar los tornillos A-fig. 2 sujeción varita de reacción pinza;
- aflojar los 2 tornillos de sujetan el excéntrico a la horquilla (fig. 3);
- introducir el alfiler de  $\varnothing 8$ , a unos 150 mm entre el agujero de la rueda y el agujero del excéntrico (fig. 4);
- girar la rueda en el sentido de marcha para tirar la cadena en sentido contrario y aflojarla respetando las cuotas de tensado;
- bloquear los tornillos al par indicado;
- quitar el alfiler, lubricar la cadena con un producto apropiado.

### Atención

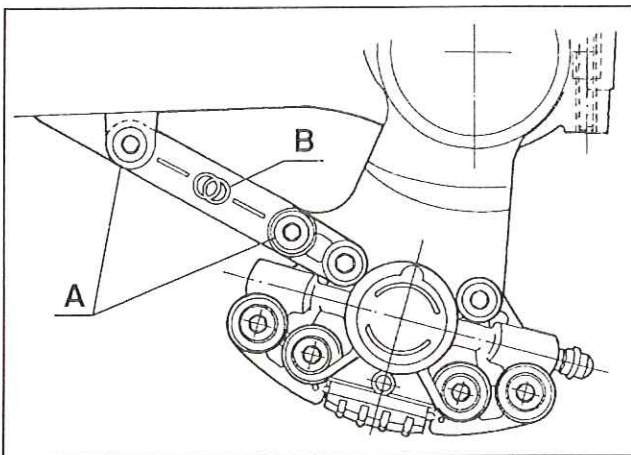
Controlar que la biela B-fig. 2 (varita de reacción pinza) esté correctamente montada, es decir cuando al mirarla del lado izquierdo del vehículo, la marca GILERA está a la vista.

De no ser así, montar correctamente la biela bloqueando los tornillos a  $2 \pm 2,2$  kgm después de haber aplicado Loctite para frenar las roscas.

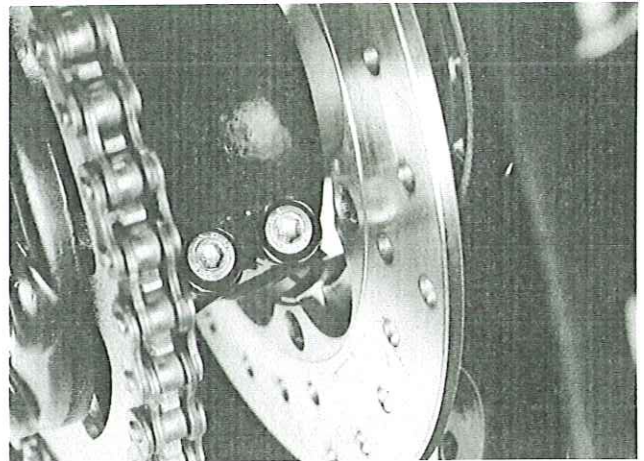




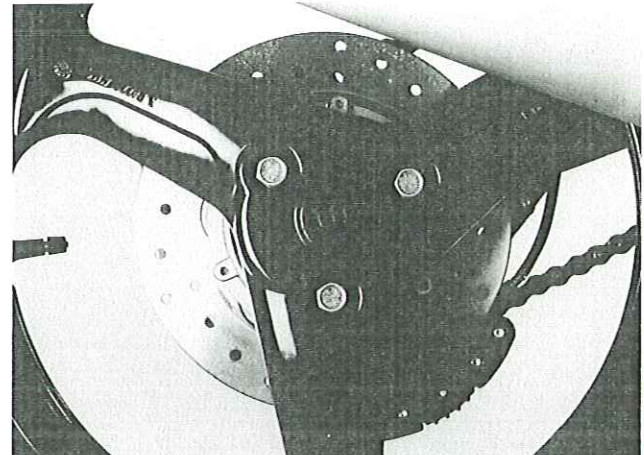
1



2



3



4

### Lubrificazione

- Accavallare la catena al braccio del forcellone;
- facendo girare il pignone in folle, lavarla tutta accuratamente con gasolio, sciacquarla e lasciarla asciugare bene;
- lubrificarla con olio ad elevata viscosità (**SAE 80W/90-ROTRA**); rimontarla, dopo aver pulito pignone e corona;
- registrarne la tensione come indicato nel paragrafo precedente.

Se risultasse necessario procedere alla lubrificazione e non si potessero eseguire le operazioni descritte, si può provvisoriamente spruzzare olio in piccole dosi facendo girare la ruota.

### Lubricación

- Colgar la cadena del brazo de la horquilla;
- haciendo girar el piñón en punto muerto, lavarla con gasóleo, enjuagarla y dejar que seque;
- lubricar con aceite de alta viscosidad (**SAE 80W/90-ROTRA**); volverla a montar después de haber limpiado piñón y corona;
- ajustar la tensión tal como indicado en el párrafo anterior.

Si fuera necesaria la lubricación y no se pudiesen efectuar las operaciones descritas, si podrá rociar aceite en pequeñas cantidades haciendo girar la rueda.





## **SMONTAGGIO COMPLETO E REVISIONE DEL MOTORE**

pag.

### **Rimontaggio**

Gruppo cambio .....	22 - 22
Regolazione carico molle frizione -	
Regolazione comando frizione .....	22 - 23
Gruppo cilindro, pistone e testa .....	22 - 24

## **DESMONTAJE COMPLETO Y REVISION DEL MOTOR**

pág.

### **Remontaje**

Grupo cambio .....	22 - 22
Regulación carga resortes embrague -	
Regulación mando embrague .....	22 - 23
Grupo cilindro, pistón y culata .....	22 - 24

9

9

9

9

## GRUPPO CAMBIO

### Spessoramento ingranaggio 2<sup>a</sup> velocità sull'albero secondario del cambio

In caso di sostituzione dell'ingranaggio della 2<sup>a</sup> velocità, o dell'albero secondario del cambio, controllare mediante uno spessoremetro che il gioco assiale dell'ingranaggio sia compreso nel campo di tolleranza di  $0,2 \div 0,3$  mm (fig. 1). Controllare inoltre il gioco radiale (compreso tra  $0,55 \div 0,70$  mm) con micrometro e alesametro.

Se dal controllo effettuato il gioco risulta fuori dal campo di tolleranza ammesso, sostituire la rondella (A-fig. 2) con una nuova di spessore adeguato (sono disponibili 4 tipi di rondelle con spessore di 0,5-0,6-0,7-0,8 mm).



1

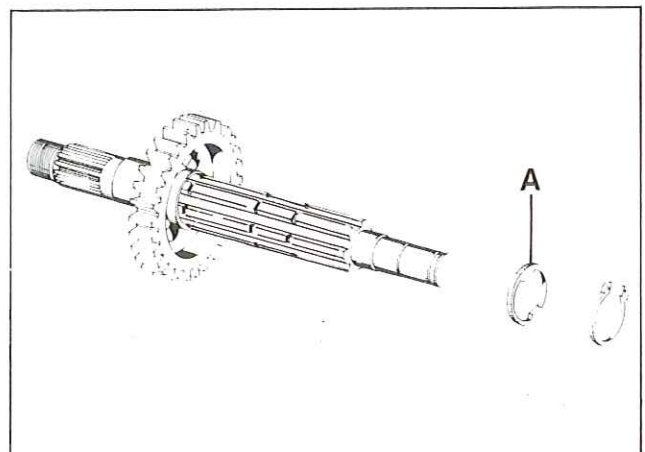
## GRUPO CAMBIO

### Holgura engranaje 2a velocidad sobre el árbol secundario del cambio

Al sustituir el engranaje de la 2a velocidad o del árbol secundario del cambio, controlar con un calibre que la holgura axial del engranaje esté dentro del campo de tolerancia  $0,2 \div 0,3$  mm (fig. 1).

Comprobar además el juego radial (comprendido entre  $0,55 \div 0,70$  mm) con micrómetro y alesámetro.

Si al control la holgura excediera del campo de tolerancia admitido, sustituir la arandela (A-fig. 2) con un nuevo espaciador adecuado (hay 4 tipos de arandela espaciadoras de 0,5-0,6-0,7-0,8 mm).



2

## REGOLAZIONE CARICO MOLLE FRIZIONE NORME DI LAVORO

**Frizione:** controllare l'usura dei dischi, degli innesti sui dischi e della dentatura dell'ingranaggio; eventualmente sostituire i particolari avariati.

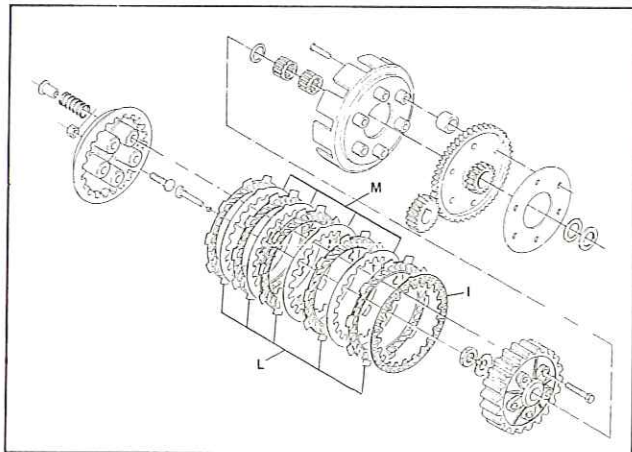
### Montaggio

Rimontare il gruppo frizione e l'alberino con l'ingranaggio presa movimento della pompa acqua, completo di rondella eseguendo in ordine inverso le operazioni descritte nel capitolo motori a pag. 5-6 rispettando la corretta sequenza dei dischi; infilato un primo condotto guarnito (fig. 1) (div. dagli altri), posizionare il disco conduttore L, uno condotto M, quindi altri 5 conduttori L, alternandoli con 4 condotti M (tot. 12 dischi). Posizionare il piattello spingidisco e con l'attrezzo **19.1.20540** avvitare i 5 cappellotti fino ad ottenere una distanza di 3 mm. tra la testa del cappellotto e la flangia spingidisco della frizione (fig. 2).

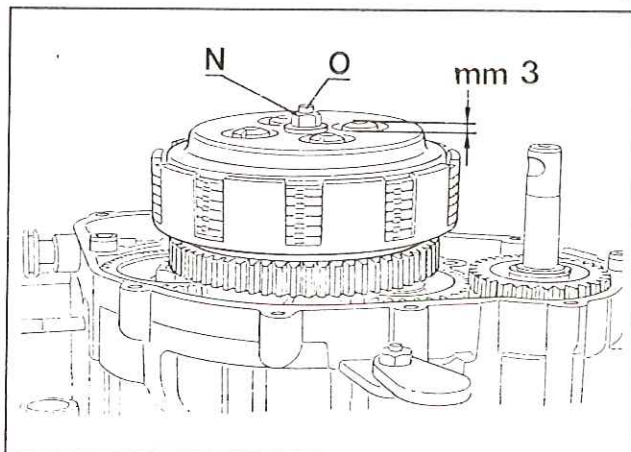
**Attenzione:** È di estrema importanza assicurarsi che i dischi frizione con materiale d'attrito siano montati con la freccia rivolta verso l'esterno (senso antiorario) e che i dischi non presentino rigature od ondulazioni.

## REGOLAZIONE COMANDO FRIZIONE

Dopo aver sbloccato il controdato (N-fig. 2-3), agire sulla vite centrale O in modo che il gioco misurato all'estremità della levetta comando frizione sul carter sia di circa 3 mm. Tenendo ferma la vite O, bloccare quindi il dado N. Effettuate queste operazioni, inserire il gruppo di comando completo del miscelatore con rondella, posizionare la guarnizione ed il coperchio del carter, ruotando l'albero motore per favorire l'inserimento dell'ingranaggio del miscelatore e bloccare con le viti facendo attenzione alle loro differenti lunghezze.



1



2

## REGULACION CARGA RESORTES EMBRAGUE

**Embrague:** controlar el desgaste de los discos, de las muescas de los discos y de los dientes del engranaje; sustituir las partes gastadas.

### Montaje

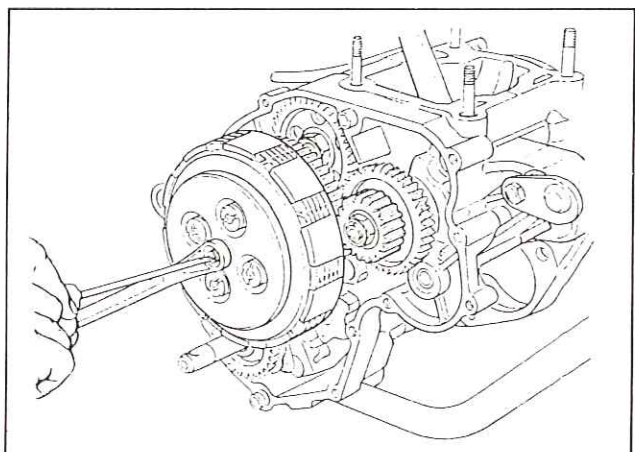
Montar de nuevo el grupo embrague y el eje con el engranaje toma movimiento de la bomba agua, completo con su arandela (fig. 5) ejecutando en secuencia contraria las operaciones descritas en la pág. 5-6 respetando la secuencia correcta de los discos: meter el primer disco con guarnición (fig. 1) (distinto de los demás), colocar el disco conductor L, uno M y los otros 5 conductores L, alternándolos con 4 M (12 discos en total). Colocar el platillo de empuje y atornillar con el útil **19.1.20540** los 5 casquillos hasta obtener una distancia de 3 mm entre la cabeza del casquillo y la brida de empuje del embrague (fig. 2).

### Atención

Es muy importante asegurarse que los discos embrague con material de fricción estén montados con la flecha hacia el exterior (sentido antihorario) y que los discos metálicos no presenten ni rayados ni ondulaciones.

## REGULACION MANDO EMBRAGUE

Después de haber liberado la contratuerca (N-fig. 2-3), accionar el tornillo O de forma que el juego medido en el extremo de la palanquita mando embrague sobre el cárter sea de unos 3 mm. Manteniendo firme el tornillo O, bloquear el dado N. Terminadas estas operaciones, introducir el grupo de mando completo con el mezclador y la arandela, colocar la junta y la tapa del cárter, girando el cigüeñal para favorecer la introducción del engranaje del mezclador y bloquear.



3



## GRUPPO CILINDRO - PISTONE E TESTA

### Cilindro

#### Rilevamento spessore guarnizione base cilindro:

posizionare l'attrezzo 19.1.20512 sotto al pistone, allineare correttamente i segmenti con i relativi fermi, quindi installare il cilindro senza montarne la guarnizione alla base; rimuovere l'attrezzo 19.1.20512, inserire il cilindro a battuta, quindi montare e bloccare alla coppia prescritta i 4 dadi di fissaggio al basamento.

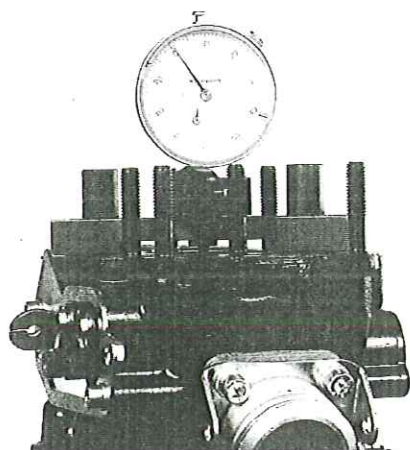
Applicare un comparatore centesimale sull'attrezzo 19.1.20085, azzerarlo su di un piano di riscontro rettificato e successivamente portare l'indice dello strumento in corrispondenza della misura 7,45 mm. Montare l'attrezzo alla sommità del cilindro, fissarlo con due dadi ai prigionieri (fig. 3). Portare il pistone al PMS (fig. 4). La quota rilevata dal comparatore corrisponderà allo spessore della guarnizione da montare alla base del cilindro.

### Attenzione

Dopo il montaggio della guarnizione sul comparatore si deve leggere la misura:  $0 \pm 0,05$  (dovuta alla precedente registrazione dello strumento alla misura di 7,45).

Guarnizioni a disposizione per ottenere la quota "S".

Guarnizioni	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
-------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----



3

## GRUPO CILINDRO, PISTON Y CULATA

### Cilindro

#### Control espesor guarnición base cilindro:

colocar el útil 19.1.20512 debajo del pistón, alinear correctamente los segmentos con sus topes e instalar el cilindro sin montar su guarnición en la base; sacar el útil 19.1.20512, introducir el cilindro y montar bloqueando al par indicado los 4 dados de sujeción en la base.

Aplicar un comparador centesimal sobre el útil 19.1.20085, ponerlo en cero sobre una superficie de referencia rectificada, luego llevar la aguja del instrumento en la medida 7,45 mm.

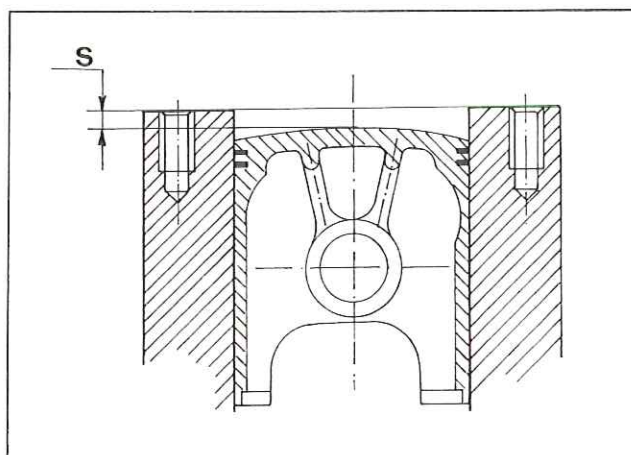
Montar el útil en la sumidad del cilindro, sujetarlo con dos tuercas a los espárragos (fig. 3). Llevar el pistón al P.M.S. (fig. 4). La cota medida por el comparador corresponderá al espesor de la guarnición que debe montarse en la base del cilindro.

### Atención

Después del montaje de la guarnición, en el comparador debe leerse la medida:  $0 \pm 0,05$  (debida al ajuste anterior del instrumento a 7,45).

Guarniciones disponibles para obtener la cota "S".

Guarniciones	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
--------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----



4



**SOSPENSIONE ANTERIORE**

Forcella ..... pag.  
22 - 26

**SUSPENSION ANTERIORE**

Horquilla ..... pág.  
22 - 26





( )

○  
)

○  
)

- )

○  
)

○  
)

**HORQUILLA MARZOCCHI (fig. 1)**

**HORQUILLA MARZOCCHI (fig. 1)**

## Sustitución sello de lubricación

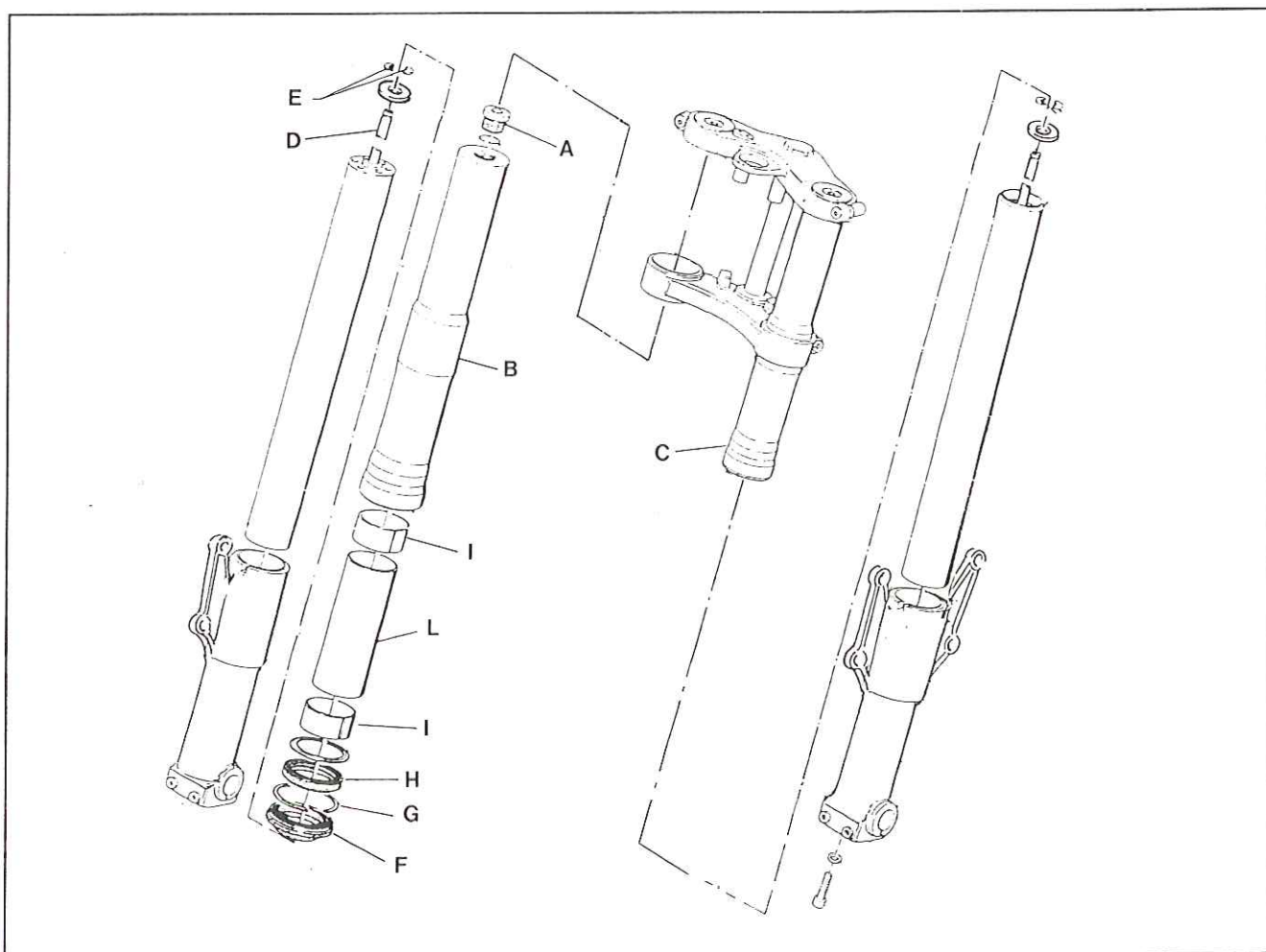
- ## Sustitución sello de lubricación

## Sustitución sello de lubricación

## Sustitución sello de lubricación

### Atención

### Atención





## **RUOTA E SOSPENSIONE POSTERIORE**

	pag.
Rimozione e controlli ruota .....	22 - 28
Sostituzione cuscinetti ruota .....	22 - 29

## **RUEDA Y SUSPENSION POSTERIORES**

	pág.
Desmontaje y controles rueda .....	22 - 28
Sustitución cojinetes rueda .....	22 - 29



## **RIMOZIONE E CONTROLLI RUOTA**

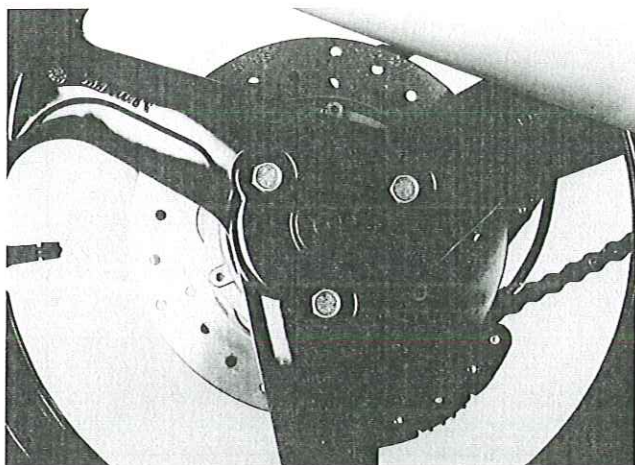
### **Rimozione**

- Sollevare la ruota dal suolo poggiando il veicolo su un apposito supporto;
- allentare e togliere le 3 viti sottostanti (fig. 1);
- rimuovere la ruota.

## **DESMONTAJE Y CONTROLES RUEDA**

### **Desmontaje**

- Levantar la rueda del suelo apoyando el vehículo sobre un soporte adecuado;
- quitar los 3 tornillos (fig. 1);
- extraer la rueda.





## SOSTITUZIONE CUSCINETTI RUOTA

### Rimozione (fig. 1 - 2)

Tolta la ruota come descritto in precedenza, togliere la copiglia A, quindi rimuovere il dado B, sfilare la corona unitamente alla flangia parastrappi e sfilare il perno ruota C, dopo aver rimosso la pinza freno.

Rimuovere il seeger D all'interno dell'eccentrico E, quindi introdurre un punzone appropriato all'interno dell'alloggiamento del perno ed espellere il cuscinetto F, battendo in modo leggero ed uniforme su tutta la circonferenza della ralla interna.

Rimuovere il distanziale interno ed espellere il cuscinetto G col medesimo procedimento agendo dal lato opposto, dopo aver rimosso il seeger H.

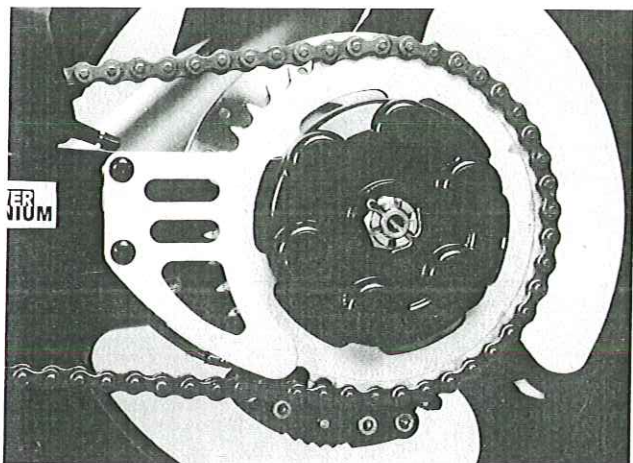
## SUSTITUCION COJINETES RUEDA

### Desmontaje (fig. 1 - 2)

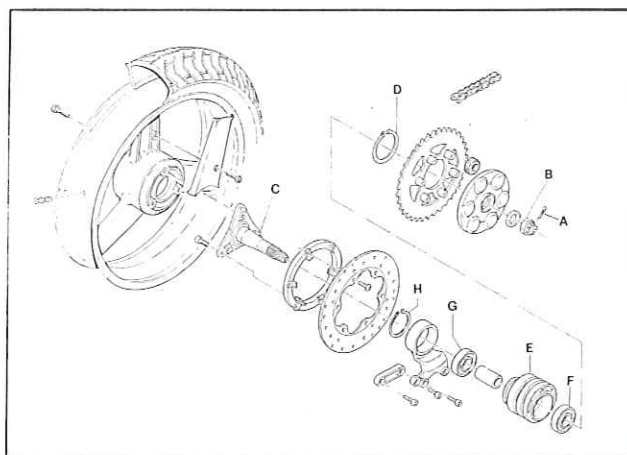
Después de haber quitado la rueda tal como descrito, quitar el perno A, sacar la tuerca B, extraer la corona junto con la brida flexible y el perno rueda C, después de haber quitado la pinza freno.

Quitar el seeger D al interior del excéntrico E e introducir un punzón al interior del alojamiento del perno para sacar el cojinete F, dando unos leves golpecitos alrededor de la circunferencia del collarín de empuje.

Quitar el separador interno y expulsar el cojinete G accionando sobre el lado opuesto, después de haber quitado el seeger H.



1



2