SOSPENSIONE POSTERIORE - RUOTA

SATURNO BIALBERO 350-500 pag.

Dati tecnici ..... 14 - 2
Identificazione inconvenienti..... 14 - 2
Ruota ..... 14 - 2
Sospensione ..... 14 - 6
Trasmissione 14-10

DAKOTA/DAKOTA ER 350-500

Dati tecnici 14-11
Identificazioni degli inconvenienti 14-11
Ruota 14-12
Ammortizzatore 14-15
Articolazione dell'ammortizzatore e
forcellone oscillante 14-16

XRT 350-600

Dati tecnici 14-11
Identificazione degli inconvenienti 14-11
Ruota 14-19

RC 600 89/90 - RC 600 91 RC 600 R - NORDWEST

Identificazione degli inconvenienti 14-20
Ruota 14-21
Ammortizzatore posteriore 14-22

SUSPENSION POSTERIOR - RUEDA

SATURNO BIALBERO 350-500 pág.

Datos técnicos ..... 14 - 2
Individuación de inconvenientes..... 14 - 2
Rueda ..... 14 - 2
Suspensión ..... 14 - 6
Transmisión final 14-10

DAKOTA/DAKOTA ER 350-500

Datos técnicos 14-11
Individuación de inconvenientes 14-11
Rueda 14-12
Amortiguador 14-15
Articulación del amortiguador y
horquilla oscilante 14-16

XRT 350-600

Datos técnicos 14-11
Individuación de inconvenientes 14-11
Rueda 14-19

RC 600 89/90 - RC 600 91 RC 600 R - NORDWEST

Individuación de inconvenientes..... 14-20
Rueda 14-21
Amortiguador posterior 14-22

DATI TECNICI

	Limite usura
Errore centraggio cerchio ruota	2,0 mm
Curvatura perno ruota posteriore	0,20 mm

IDENTIFICAZIONE INCONVENIENTI

Oscillazioni e vibrazioni del motociclo
- Cerchio deformato
- Cuscinetti della ruota lenti
- Pneumatico difettoso
- Pressione del pneumatico errata
- Differenza di regolazione negli eccentrici regolazione catena

Sospensione morbida
- Molla indebolita
- Insufficiente olio nell'ammortizzatore

Sospensione dura
- Asta dell'ammortizzatore piegata
- Cuscinetti perno forcellone o delle biellette della sospensione usurati e danneggiati

Sospensione rumorosa
- Organi di unione lenti
- Fodero dell'ammortizzatore difettoso
- Boccole dell'articolazione della sospensione usurate

RUOTA

Rimozione

- Sollevare la ruota posteriore dal suolo mediante un apposito supporto.
  Allentare il dado perno ruota posteriore (fig. 1). Sfilare il perno solo fino a metà della sua lunghezza.
- Lasciare cadere verso il basso la staffa porta-pinza freno ed il distanziale ruota.
- Sfilare completamente il perno. Togliere la catena dalla corona. Sfilare la ruota.
- Non azionare il pedale del freno dopo aver rimosso la ruota. Facendo ciò si renderebbe difficoltoso introdurre il disco freno tra le pasticche frenanti all'atto del rimontaggio.

Controllo perno ruota

- Poggiare il perno ruota posteriore su blocchetti a V e misurare l'errore di rettilineità (fig. 2).
  Valore massimo ammesso: 0,20 mm.

Eccentricità ruota

- Controllare l'eccentricità sul bordo esterno della ruota posizionando la ruota su un apposito supporto. Far girare manualmente la ruota e leggere l'errore di centraggio usando un comparatore (fig. 3).
  Valori ammessi:
  - gioco radiale: 2,0 mm.
  - gioco assiale: 2,0 mm.
- Controllare il gioco dei cuscinetti mettendo la ruota su un apposito supporto, facendola ruotare a mano. Sostituire i cuscinetti con altri nuovi se sono rumorosi o se presentano gioco eccessivo.

DATOS TECNICOS

	Límite desgaste
Error centraje llanta rueda	2,0 mm
Curvatura perno rueda posterior	0,20 mm

INDIVIDUACION DE INCONVENIENTES

Oscilaciones y vibraciones de la motocicleta
- Llanta deformada
- Cojinetes rueda flojos
- Neumático defectuoso
- Presión neumático equivocada
- Diferencia regulación excéntricos regulación cadena

Suspensión suave
- Resorte aflojado
- Aceite insuficiente en el amortiguador

Suspensión dura
- Varita amortiguador doblada
- Cojinetes perno horquilla o bielas de la suspensión gastados o dañados

Suspensión ruidosa
- Organos de unión aflojados
- Forro amortiguador defectuoso
- Casquillos articulación de la suspensión gastados

RUEDA

Desmontaje

- Levantar la rueda posterior del suelo mediante un soporte apropiado.
  Aflojar el dado perno rueda posterior (fig. 1). Extraer el perno sólo hasta la mitad de su largo.
- Dejar caer hacia abajo la brida porta-pinza freno y el separador de la rueda.
- Extraer completamente el perno. Quitar la cadena de la corona. Extraer la rueda.
- No accionar el pedal del freno después de haber quitado la rueda, puesto que se dificultaría la introducción del disco freno entre las pastillas durante el remontaje.

Control perno rueda

- Apoyar el perno rueda posterior sobre los bloques en V y medir el error de linearidad (fig. 2).
  Valor máximo admitido: 0,20 mm.

Excentricidad rueda

- Controlar la excentricidad sobre el borde externo de la rueda colocando la rueda sobre un soporte. Hacer girar manualmente la rueda y leer el error de centraje usando un comparador (fig. 3).
  Valores admitidos:
  - juego radial: 2,0 mm.
  - juego axial: 2,0 mm.
- Controlar el juego de los cojinetes apoyando la rueda sobre un soporte y haciéndola girar a mano. Sustituir los cojinetes con otros nuevos en caso fueran ruidosos o tuvieran un juego excesivo.

SOSPENSIONE POSTERIORE - RUOTA

pag.

SATURNO BIALBERO 350-500

Dati tecnici 14-2
Identificazione inconvenienti 14-2
Ruota 14-2
Sospensione 14-6
Trasmissione finale 14-10

DAKOTA/DAKOTA ER 350-500

Dati tecnici 14-11
Identificazione degli inconvenienti 14-11
Ruota 14-12
Ammortizzatore 14-15
Articolazione dell'ammortizzatore e forcellone oscillante 14-16

XRT 350-600

Dati tecnici 14-11
Identificazione degli inconvenienti 14-11
Ruota 14-19

REAR SUSPENSION - WHEEL

page

SATURNO BIALBERO 350-500

Technical data 14-2
Troubleshooting 14-2
Wheel 14-2
Suspension 14-6
Final drive 14-10

DAKOTA/DAKOTA ER 350-500

Technical data 14-11
Troubleshooting 14-11
Wheel 14-12
Damper 14-15
Damper pivot joint and swing fork 14-16

XRT 350-600

Technical data 14-11
Troubleshooting 14-11
Wheel 14-19

DATI TECNICI

	Limite usura
Errore centraggio cerchio ruota	2,0 mm
Curvatura perno ruota posteriore	0,20 mm

TECHNICAL DATA

	Wear limit
Centering error	2.0 mm
Rear wheel spindle runout	0.20 mm

IDENTIFICAZIONE INCONVENIENTI

Oscillazioni e vibrazioni del motociclo
- Cerchio deformato
- Cuscinetti della ruota lenti
- Pneumatico difettoso
- Pressione del pneumatico errata
- Differenza di regolazione negli eccentrici regolazione catena

Sospensione morbida
- Molla indebolita
- Insufficiente olio nell'ammortizzatore

Sospensione dura
- Asta dell'ammortizzatore piegata
- Cuscinetti perno forcellone o delle biellette della sospensione usurati e danneggiati

Sospensione rumorosa
- Organi di unione lenti
- Fodero dell'ammortizzatore difettoso
- Boccole dell'articolazione della sospensione usurate

TROUBLESHOOTING

Motorcycle oscillations and vibrations
- Deformed rim
- Loose wheel bearings
- Defective tyre
- Wrong tyre pressure
- Chain adjustment eccentrics not aligned equally

Suspension too soft
- Weakened fork springs
- Insufficient fork oil

Suspension too hard
- Bent damper rod
- Fork pivot bolt bearings or suspension rods worn or damaged

Noisy suspension
- Loose bolts and nuts
- Defective damper sleeve
- Worn suspension bushings

RUOTA

Rimozione

- Sollevare la ruota posteriore dal suolo mediante un apposito supporto.
  Allentare il dado perno ruota posteriore (fig. 1). Sfilare il perno solo fino a metà della sua lunghezza.
- Lasciare cadere verso il basso la staffa porta-pinza freno ed il distanziale ruota.
- Sfilare completamente il perno. Togliere la catena dalla corona. Sfilare la ruota.
- Non azionare il pedale del freno dopo aver rimosso la ruota. Facendo ciò si renderebbe difficoltoso introdurre il disco freno tra le pasticche frenanti all'atto del rimontaggio.

Controllo perno ruota

- Poggiare il perno ruota posteriore su blocchetti a V e misurare l'errore di rettilineità (fig. 2).
  Valore massimo ammesso: 0,20 mm.

Eccentricità ruota

- Controllare l'eccentricità sul bordo esterno della ruota posizionando la ruota su un apposito supporto. Far girare manualmente la ruota e leggere l'errore di centraggio usando un comparatore (fig. 3).
  Valori ammessi:
  - gioco radiale: 2,0 mm.
  - gioco assiale: 2,0 mm.
- Controllare il gioco dei cuscinetti mettendo la ruota su un apposito supporto, facendola ruotare a mano. Sostituire i cuscinetti con altri nuovi se sono rumorosi o se presentano gioco eccessivo.

WHEEL

Removal

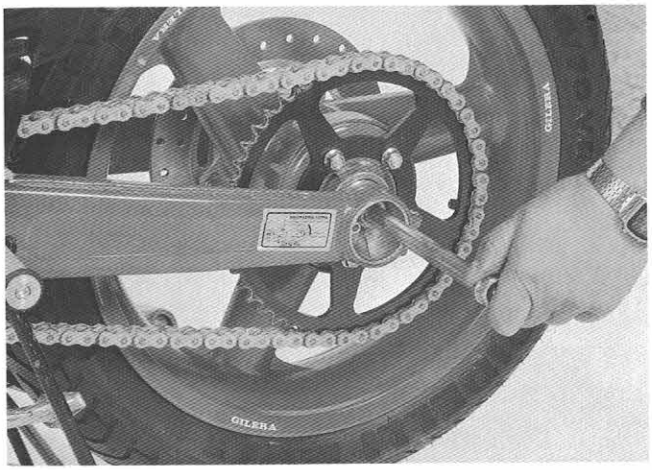
- Lift the wheel and place on support; loosen the wheel spindle nut (fig. 1). Pull the spindle out only half way.
- Let the brake caliper bracket and wheel spacer hang down.
- Pull out the wheel spindle fully. Remove chain from sprocket and pull out the wheel.
- Don't actuate the brake pedal once the wheel is removed, otherwise it'll be difficult to insert the brake disc between the brake pads upon reassembly.

Wheel spindle inspection

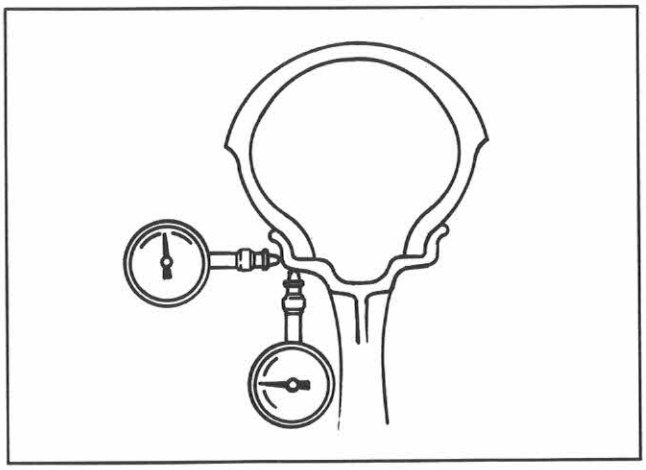
- Place spindle on two V-shaped supports and measure eccentricity with a comparator (fig. 2).
  Allowed limit: 0.20 mm.

Wheel eccentricity

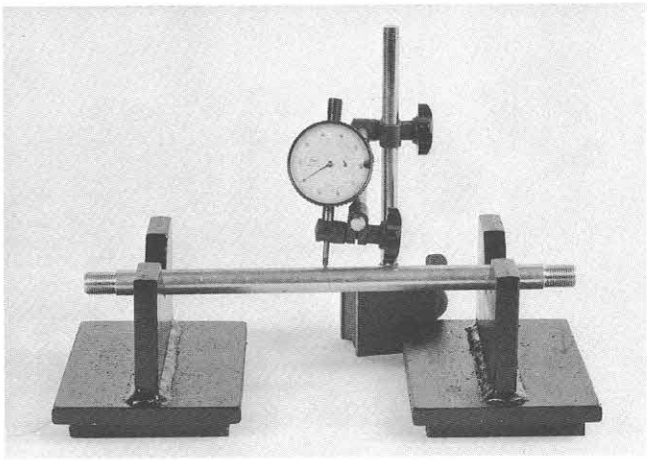
- Place the wheel on a support and measure the eccentricity on the outer wheel edge. Spin wheel manually and measure the centering error with a comparator (fig. 3).
  Allowed limits:
  - radial oscillation: 2.0 mm.
  - axial oscillation: 2.0 mm.
- Place wheel on a support and check bearing play rotating it by hand. Replace bearings if they are noisy or have excessive play.



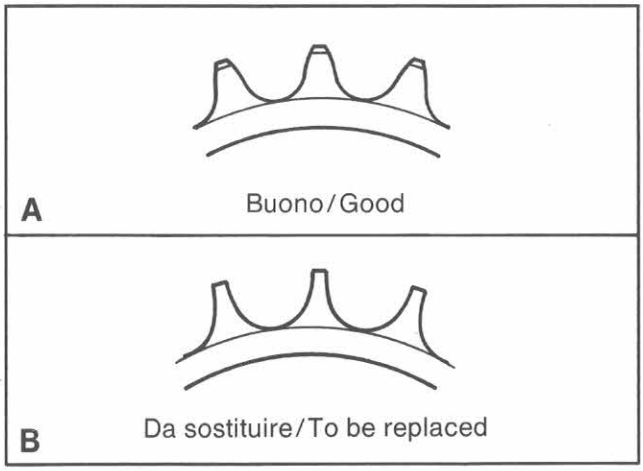
1



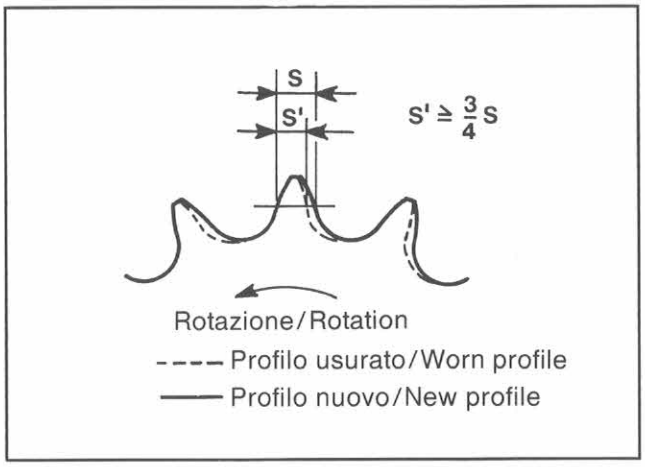
3



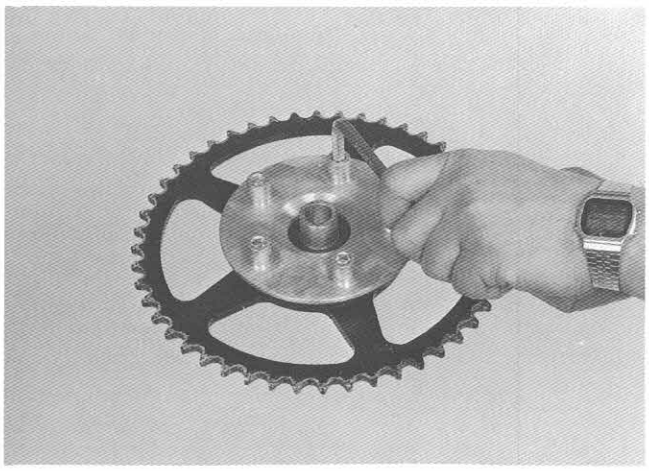
2


A
Buono/Good
B
Da sostituire/To be replaced

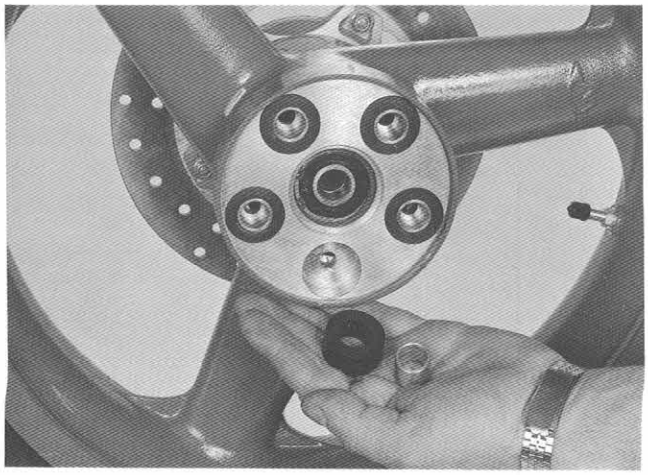
4


S
S'
S' ≥ 3/4 S
Rotazione/Rotation
---- Profilo usurato/Worn profile
—— Profilo nuovo/New profile

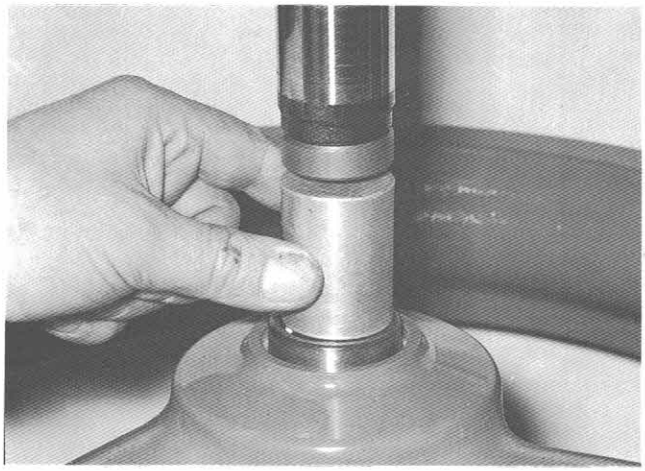
5



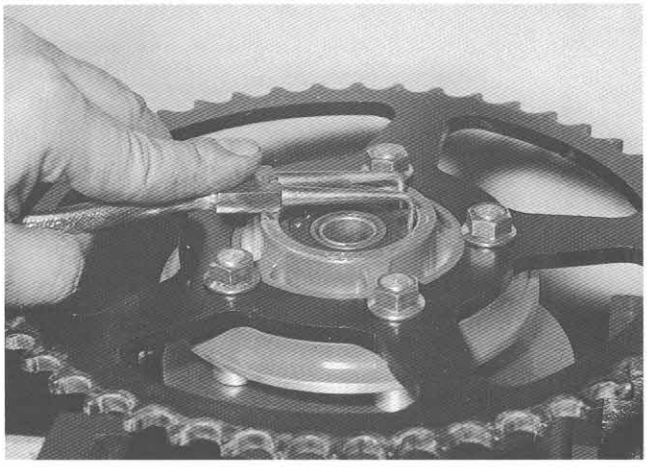
6



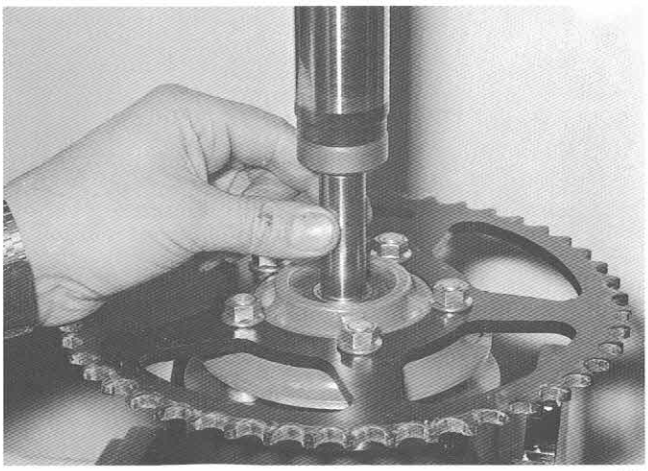
7



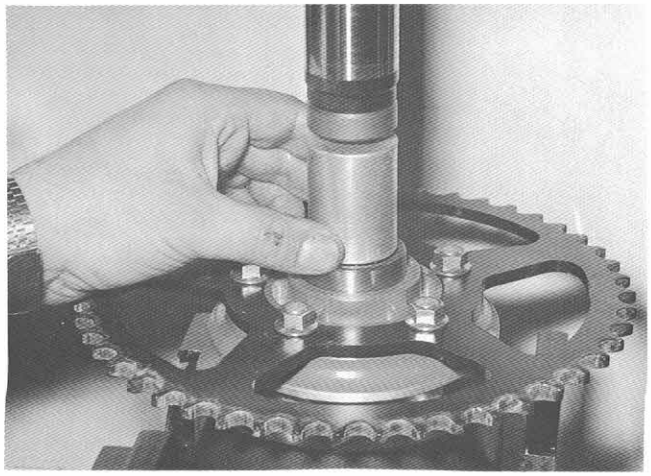
8



9



10



11

Controllo corona condotta

- Controllare i denti della corona condotta. Sostituirla se usurata o danneggiata; controllare anche la catena e l'ingranaggio conduttore.
  Fig. 4A = corona in buono stato
  Fig. 4B = corona da sostituire
  Fig. 5 = limiti max di usura

NOTA

- Il mozzetto (flangia) portacorona è solo appoggiato sul cerchione.
  Le viti che lavorano sui parastrappi sono le stesse che rendono solidale la corona dentata alla flangia.
  Per smontare la corona dalla flangia bisogna allentare e rimuovere i bulloni che fanno da perno ai parastrappi (fig. 6).
- Sostituire i parastrappi in gomma se danneggiati o deteriorati.
  I parastrappi sono formati da due particolari: un anello interno di metallo e un anello esterno di gomma (fig. 7).
- Qualora sia necessario sostituire i cuscinetti della ruota, estrarre i cuscinetti ed il distanziale. Una volta rimossi, i cuscinetti devono essere sostituiti con dei nuovi. Il rimontaggio deve essere effettuato con una pressa ad olio e con l'apposito attrezzo (fig. 8).

Sostituzione cuscinetti flangia-corona

- Rimuovere l'anello elastico (fig. 9).
- Rimuovere il manicotto.
- Rimuovere i cuscinetti (fig. 10)

Rimontaggio cuscinetti flangia-corona

- Installare i cuscinetti (fig. 11).
- Installare il manicotto perno-ruota.
- Installare l'anello elastico.
- Ricordarsi sempre di riempire le cavità dei cuscinetti con grasso.

Chain sprocket inspection

- Check sprocket teeth; replace if worn or damaged. Check both the chain and driven sprocket.
  Fig. 4A = sprocket in good shape
  Fig. 4B = replace sprocket
  Fig. 5 = max. allowable wear

NOTE

- The sprocket retainer hub (flange) is mounted on the rim.
  The flexible coupling screws are the same ones that hold the chain sprocket to the flange.
  Loosen the bolts that act as pivot bolts to the flexible couplings to remove the sprocket from the flange (fig. 6).
- Replace the rubber flexible couplings if damaged or worn.
  The flexible couplings are made up by two components: one inner metal ring and one outer rubber ring (fig. 7).
- If the wheel bearings need to be replaced, remove the bearings and spacer; once removed the bearings, always replace with new ones. Use a hydraulic press and the correct tool to mount the bearings (fig. 8).

Sprocket flange bearings replacement

- Remove snap ring (fig. 9).
- Remove coupler.
- Remove bearings (fig. 10)

Sprocket flange bearings reassembly

- Install bearings (fig. 11).
- Install wheel spindle coupling.
- Install snap ring.
- Remember to always grease the bearings.

Rimontaggio ruota

- Posizionare la ruota nel forcellone oscillante. Posizionare gli spessori ruota posteriore (fig. 12).
- Installare la catena di trasmissione sulla corona condotta.
- Inserire il perno nell'eccentrico regolazione catena e spingerlo infilandolo nel mozzo. Installare il dado perno dalla parte opposta. Registrare la catena di trasmissione. Serrare il perno ruota posteriore con la coppia prescritta.
- Gli eccentrici regolazione catena si possono sfilare solo verso l'interno del forcellone oscillante (fig. 13).

Wheel reassembly

- Place wheel in swing fork and place the spacers (fig. 12).
- Place chain on sprocket.
- Insert the spindle in the chain tension adjuster eccentric and push it into the hub. Mount the spindle nut from the other side. Adjust chain tension and tighten the wheel spindle to the correct torque.
- The chain tension adjuster eccentrics must be pulled out from the inside of the swing fork (fig. 13).

SOSPENSIONE

Rimozione

- Rimuovere il bullone di montaggio dell'ammortizzatore.
- Rimuovere il bullone di montaggio superiore dell'ammortizzatore (fig. 14).
- Rimuovere il bullone tra il braccio dell'ammortizzatore e il forcellone ed il bullone tra il braccio dell'ammortizzatore e l'articolazione dell'ammortizzatore (fig. 15). Rimuovere l'ammortizzatore.
- Ispezionare il gruppo di ammortizzazione per accertarsi che non presenti ammaccature, perdite di olio o altri danni.
  Assicurarsi che l'asta dell'ammortizzatore non sia piegata.
  Sostituire il gruppo se necessario.

Montaggio

- Applicare grasso sui perni inferiore e superiore dell'ammortizzatore prima dell'installazione.
- Installare l'ammortizzatore nel suo alloggiamento e serrare con la coppia prescritta il bullone superiore e inferiore.

Articolazione dell'ammortizzatore e forcellone oscillante

- Rimuovere la ruota posteriore.
- Rimuovere la marmitta.
- Allentare e rimuovere la vite-perno ammortizzatore inferiore.
- Allentare e rinnovare i due perni laterali forcellone oscillante (fig. 16).
- Rimuovere il forcellone.
- Rimuovere il braccio dell'ammortizzatore del forcellone, togliendo il bullone di serraggio.

Controllo

- Controllare che il forcellone oscillante non sia fessurato o danneggiato.
- Controllare che gli "uni-ball" non abbiano eccessivo gioco.
- Controllare che il pattino catena non sia usurato o danneggiato.

Sostituzione "uni-ball" del perno forcellone

- Rimuovere i due distanziali (fig. 17).
- Rimuovere i due parapolvere.
- Rimuovere l'anello elastico posto all'interno (fig. 18).

SUSPENSION

Removal

- Remove the suspension mounting bolt.
- Remove the top suspension mounting bolt (fig. 14).
- Remove the bolt between the damper arm and fork and the bolt between the damper arm and damper pivot joint (fig. 15). Remove damper.
- Inspect the damper and make sure there are no signs of dents, oil leaks or other damages; make sure the damper rod isn't bent.
  Replace damper if necessary.

Reassembly

- Place some grease on the upper and lower damper mounting bolts prior to installation.
- Mount damper and tighten the upper and lower bolts to the correct torque.

Damper pivot joint and swing fork

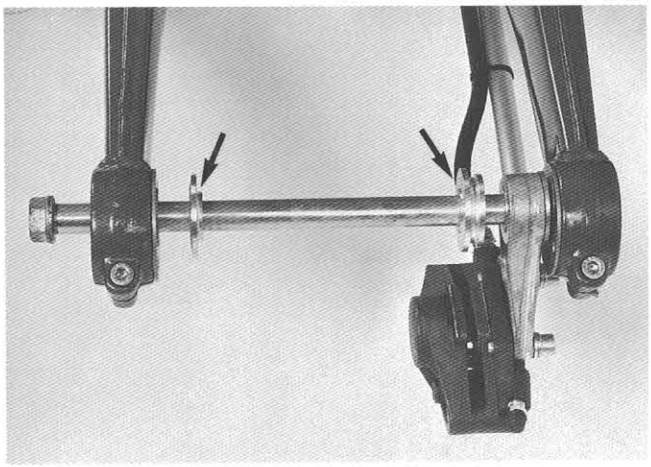
- Remove rear wheel.
- Remove silencer.
- Remove lower damper pivot bolt.
- Remove the two fork side pivot bolts (fig. 16).
- Remove fork.
- Remove the fork damper arm by removing its mounting bolt.

Inspection

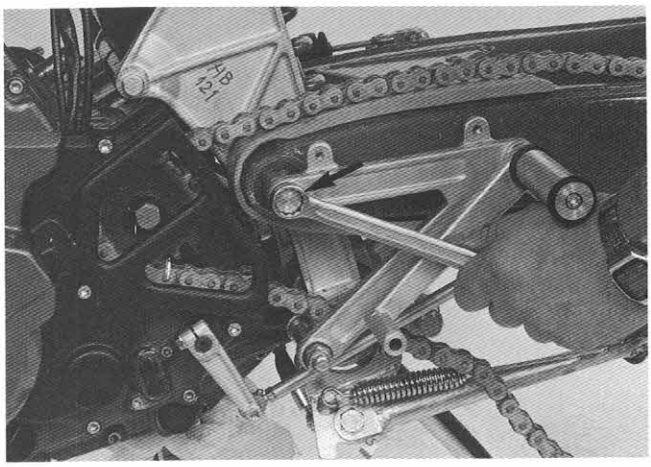
- Check that the swing fork isn't cracked or otherwise damaged.
- Make sure the uni-balls don't have excessive play.
- Make sure the fork chain guard isn't worn or damaged.

Fork pivot bolt uni-ball replacement

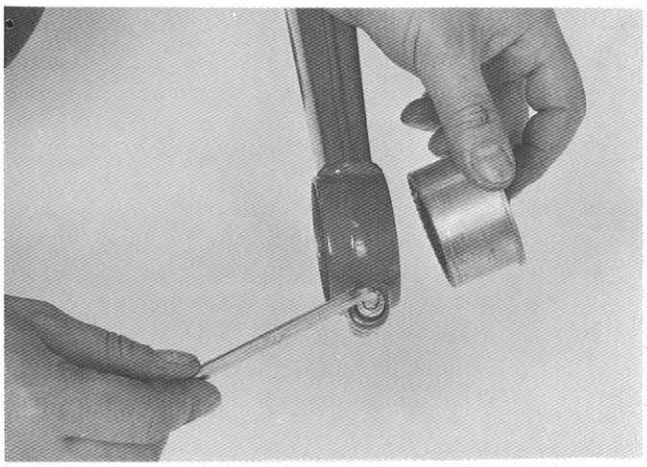
- Remove the two spacers (fig. 17).
- Remove the two dust covers.
- Remove the snap ring found on the inside (fig. 18).



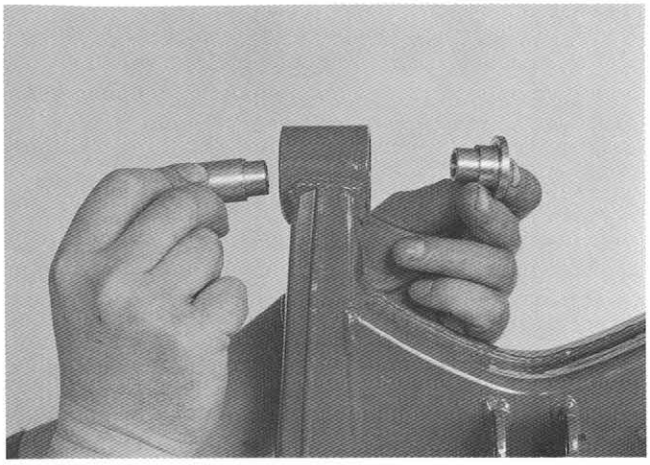
12



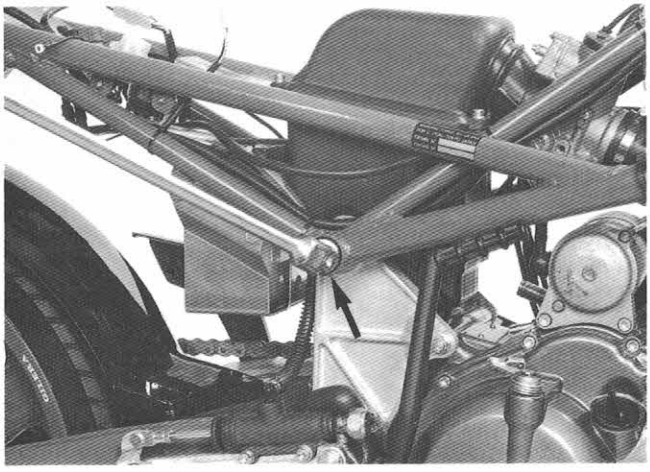
16



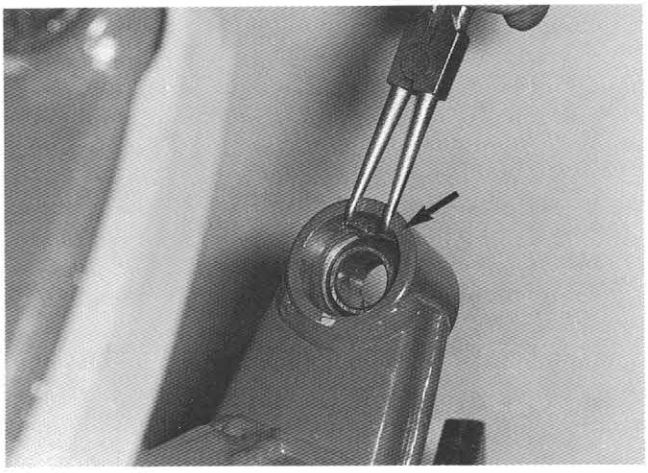
13



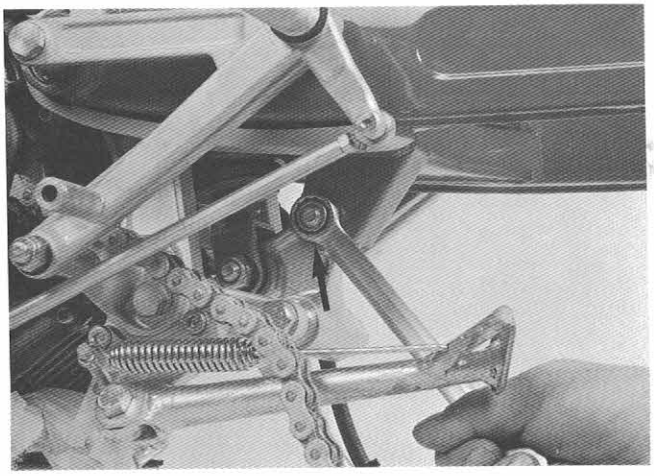
17



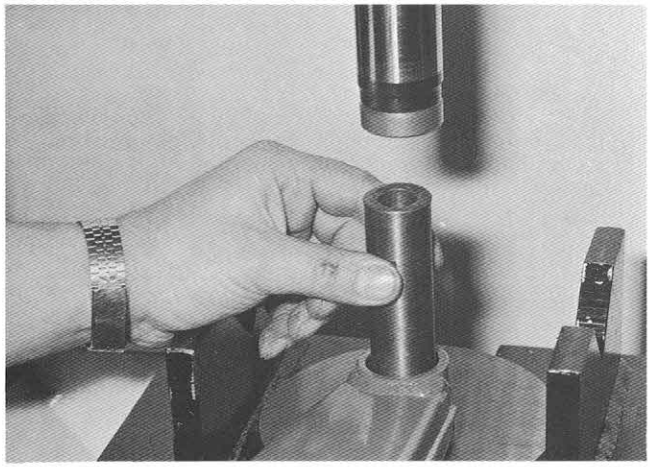
14



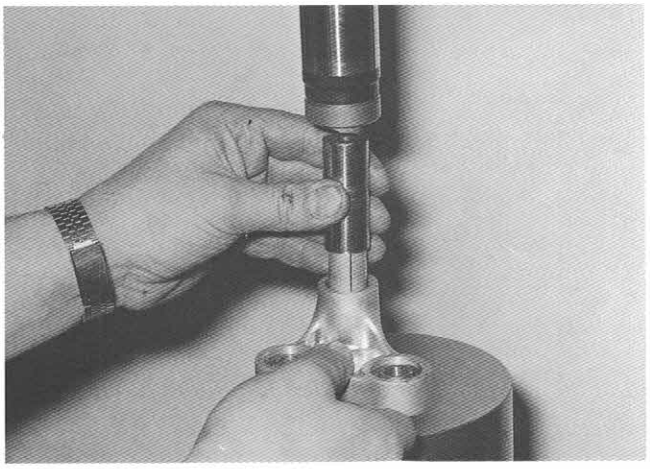
18



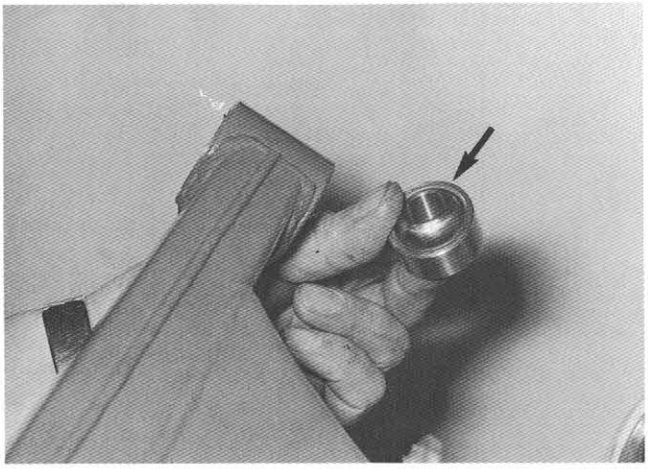
15



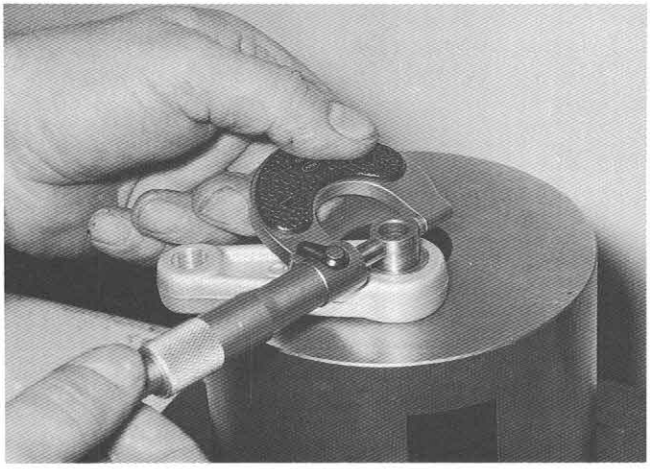
19



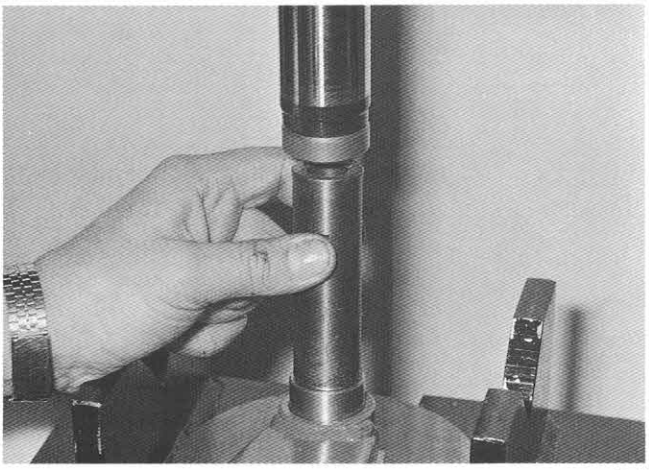
23



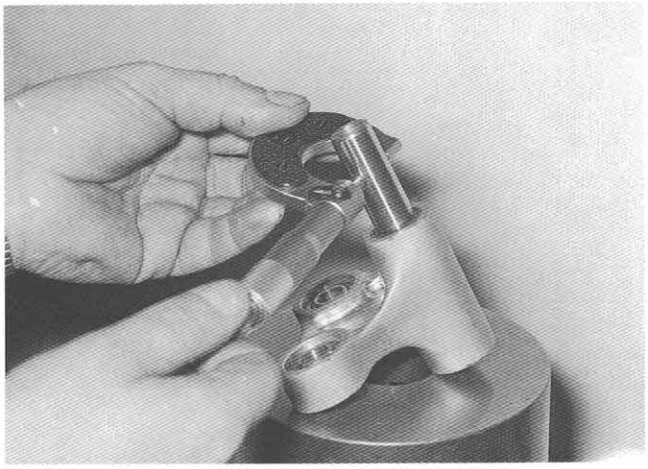
20



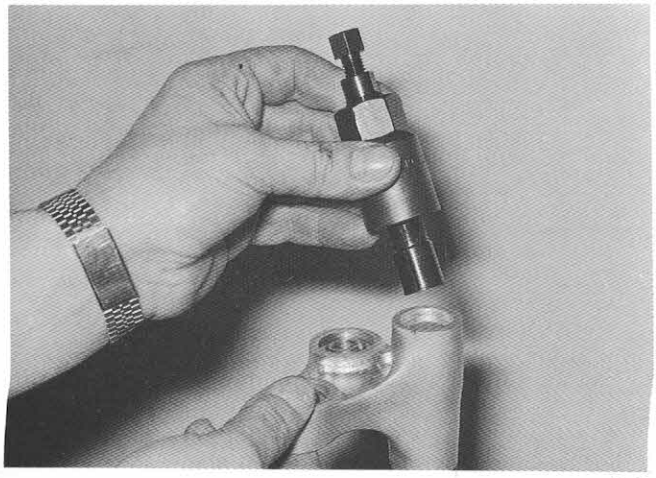
24



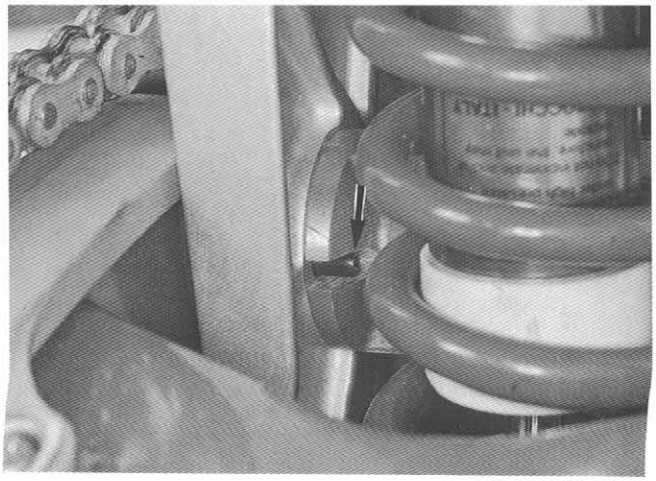
21



25



22



26

- Rimuovere l'"uni-ball" con l'aiuto di una pressa idraulica utilizzando l'apposito punzone 19.1.20566 (fig. 19).
- Controllare che l'"uni-ball" non sia usurato o danneggiato. Se necessario sostituire (fig. 20).
- Rimontare la boccola perno forcellone con l'aiuto di una pressa idraulica e dell'apposito attrezzo (fig. 21).
- Rimontare anello elastico e parapolvere.

Controllo boccole e perni leveraggio

- Controllare che i cuscinetti e le boccole non siano usurati o danneggiati. Se necessario sostituire.
- Togliere le boccole con l'apposito attrezzo dopo aver rimosso i parapolvere (fig. 22).

Montaggio boccole

- Con una pressa idraulica e l'apposito spinotto posizionare le boccole nuove nel leveraggio forcellone-ammortizzatore (fig. 23). Montare i parapolvere dopo averli ingrassati.

Controllo perni leveraggio

- Misurare il perno biellette con un micrometro (fig. 24).
  Limite usura: ∅ 15,95 mm.
  Se deteriorato, sostituire perno e biellette.
- Misurare il perno leveraggio con un micrometro (fig. 25).
  Limite di usura: ∅ 17,92 mm.
  Se deteriorato sostituire perno e boccole.
- Controllare bene che i perni non siano segnati in superficie dall'impronta dei rulli delle gabbiette delle biellette.

Installazione forcellone oscillante

- Installare il forcellone nel telaio.
- Fare molta attenzione alla spina di posizionamento del distanziale fra le 2 piastre di alluminio (fig. 26). Questa spina serve a non fare ruotare su sè stesso il distanziale fra le piastre, evitando così una pericolosa interferenza con l'ammortizzatore.
- Installare i perni destro e sinistro. Stringere i perni con la coppia di serraggio prescritta.
- Installare i bulloni del leveraggio forcellone-ammortizzatore e serrare con la coppia di serraggio prescritta.
- Installare la marmitta.
- Installare la ruota.

- Remove the uni-ball with the aid of a hydraulic press using special tool No. 19.1.20566 (fig. 19).
- Make sure the uni-ball isn't worn or damaged; replace if necessary (fig. 20).
- Mount the fork pivot bolt bushing with the aid of a press and the proper mounting tool (fig. 21).
- Mount the snap ring and dust cover.

Bushings and pivot bolts inspection

- Make sure that the bearings and bushings aren't worn or damaged; replace if necessary.
- Remove the dust covers then the bushings with the appropriate tool (fig. 22).

Bushings reassembly

- Use a hydraulic press and a pin to mount the new bushings in the damper/fork pivot (fig. 23). Grease and then mount the dust cover.

Pivot bolts inspection

- Measure the bolts with a micrometer (fig. 24).
  Wear limit dia.: 15.95 mm.
  Replace both bolts and rods if worn.
- Measure the pivot bolt with a micrometer (fig. 25).
  Wear limit dia.: 17.92 mm.
  Replace both bolt and bushings if worn.
- Check for surface markings produced by the rods' caged rollers.

Swing fork reassembly

- Mount fork onto frame.
- Be careful when installing the spacer's alignment pin between the two aluminium plates (fig. 26). The pin keeps the spacer from rotating between the plates thereby avoiding interference with the damper.
- Install the right and left pivot bolts. Tighten the bolts to the correct torque.
- Install the fork/damper pivot bolts and tighten to the correct torque.
- Install the silencer.
- Mount the wheel.

TRASMISSIONE FINALE

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 della motocicletta.
Il controllo della catena di trasmissione va eseguito prima della partenza; la registrazione va effettuata almeno ogni 2000 km.
Se la motocicletta viene sottoposta a sforzo continuo o utilizzata prevalentemente in zone polverose, la manutenzione della catena deve essere più frequente.

Controllo di catena, pignone e corona dentata

Esaminare con cura i denti pignone/catena e lo stato della catena; in caso di usura eccessiva, deformazioni o danni evidenti, sostituire.

Controllo della catena

Tale operazione deve essere eseguita con motociclo scarico, in assetto verticale ed essere ripetuta per diverse posizioni della ruota, onde poter controllare l'assenza di eccentricità eccessiva della corona.
Il ramo inferiore, spostato verso l'alto a metà dalla distanza pignone-corona, deve dare una freccia totale di 35 ÷ 40 mm.
Se la catena si allenta o si impunta, ciò significa che alcune maglie sono danneggiate o grippate.
Verificare con frequenza lo stato di usura di maglie, rullini e denti della corona.
Tali componenti vanno sostituiti quando si rilevino consumi o deformazioni eccessivi rispetto ai valori indicati (fig. 5 - pag. 14-4).

Ispezione dello stato della catena

- Se qualche punto della catena presenta evidenti segni di deterioramento e se pignone e corona mostrano un'usura eccessiva, smontare e sostituire.
- Controllare la rigidità della catena. Se essa è rigida, pulire con gli appositi prodotti o con gasolio e lasciarla asciugare bene. Cercare di eliminare eventuali "nodi".
  Se la catena rimane rigida, sostituirla.
- Controllare eventuali danni alle piastrine laterali e se vi è un gioco eccessivo su perni e rulli. In caso positivo sostituire la catena.
- Al rimontaggio, lubrificare la catena con olio ad elevata viscosità (AGIP ROTRA SAE 80W/90) e registrare la tensione.

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

Attenzione: Non montare mai una catena nuova su pignone e corona usurati e viceversa: si avrebbe un rapido logoramento dei componenti nuovi.

FINAL DRIVE

Drive chain

Chain life depends on lubrication and appropriate tension. Neglecting the above mentioned checks will result in wear and damage of both the drive and driven sprockets thereby compromising motorcycle performance.
A chain inspection must be carried out prior to driving off; chain adjustment must be executed every 2000 km.
If the motorcycle is subjected to continuous heavy operation or used in mostly dusty areas, chain maintenance must be carried out more frequently.

Chain, drive and driven sprockets inspection

Inspect carefully the teeth on both the drive and driven sprockets and check the condition of the chain. Replace any component that shows signs of excessive wear, deformation or other damages.

Chain check

This operation must be executed with the motorcycle unloaded, placed vertically and repeated for the different wheel positions, in order to check driven sprocket runout.
The lower branch, when shifted up, half way between the drive/driven sprockets, must give a chain deflection of 35 ÷ 40 mm.
If the chain loosens, this means that some links may be damaged or frozen.
Wear condition of the links, rollers and driven sprocket teeth must be frequently inspected.
These components must be replaced when wear limit goes beyond the indicated values (fig. 5 - page 14-4).

Chain status inspection

- If a part of the chain or the drive/driven sprockets shows signs of wear, replace components.
- Check chain stiffness; if it is stiff, then clean with appropriate products or diesel fuel and let dry thoroughly. Avoid "knots" and replace if chain remains stiff.
- Check for possible damage to the side plates and for excessive play in the pins and rollers. Replace chain if any damage is discovered.
- Lubricate the chain with highly viscous oil (AGIP ROTRA SAE 80W/90) upon installation and adjust for proper tension.

If it becomes necessary to go directly to chain lubrication thereby skipping the above mentioned operations, a small amount of oil may be sprayed on the chain (temporarily) while spinning the wheel.

Caution: Never install a new chain on worn sprockets or a worn chain on new sprockets; the new components will wear quickly.

DATI TECNICI (DAKOTA/DAKOTA ER 350-500 - XRT 350-600)

	Valore max ammesso
Errore centraggio cerchio ruota	2,0 mm
Curvatura perno ruota posteriore	0,20 mm

TECHNICAL DATA (DAKOTA/DAKOTA ER 350-500 - XRT 350-600)

	Max. limit allowed
Wheel rim centering error	2.0 mm
Rear wheel spindle runout	0.20 mm

DIAGNOSI DEGLI INCONVENIENTI

Oscillazioni e vibrazioni del motociclo
- Cerchio deformato
- Cuscinetti della ruota lenti o usurati
- Pneumatico difettoso
- Pressione pneumatico errata
- Differenza di regolazione nei registri regolazione catena
- Raggi lenti e deformati
- Perno ruota lento
- Boccole del perno del forcellone usurate
- Telaio o forcellone storto
- Equilibratura ruota non corretta

Sospensione morbida
- Molla indebolita
- Insufficiente olio nell'ammortizzatore

Sospensione dura
- Asta dell'ammortizzatore piegata
- Cuscinetti perno forcellone o delle biellette della sospensione usurati o danneggiati

Sospensione rumorosa
- Organi di unione lenti
- Fodero dell'ammortizzatore difettoso
- Boccole dell'articolazione della sospensione usurate

Insufficienti prestazioni di frenata
- Regolazione freno non corretta
- Ganasce o pasticche freno usurate
- Guarnizioni d'attrito freno unte di olio, grasso o sporche
- Camma del freno usurata
- Tamburo del freno usurato

TROUBLESHOOTING

Motorcycle oscillations and vibrations
- Deformed rim
- Loose or worn wheel bearings
- Defective tyre
- Wrong tyre pressure
- Chain adjustment eccentrics not aligned equally
- Spindles are slack and deformed
- Slack wheel spindle
- Worn fork bolt bushings
- Distorted frame or fork
- Incorrect wheel balancing

Suspension too soft
- Weakened fork spring
- Insufficient fork oil

Suspension too hard
- Bent damper rod
- Fork pivot bolt bearings or suspension rods worn or damaged

Noisy suspension
- Loose bolts and nuts
- Defective damper sleeve
- Worn suspension bearings

Insufficient brake performance
- Brake adjustment incorrect
- Worn brake shoes or pads
- Oily, greasy or dirty brake friction shoe
- Worn brake cam
- Worn brake drum

RUOTA

Rimozione

- Sollevare la ruota posteriore dal suolo poggiando un supporto sotto il motore.
- Allentare e rimuovere il dado di registro del filo freno posteriore.
- Rimuovere il dado della staffa di reazione sul tamburo.
- Allentare il bullone di fissaggio staffa di reazione al forcellone.
- Allentare il dado perno ruota e rimuoverlo (fig. 27).
- Sfilare il perno ruota posteriore.
- Staccare la catena dalla corona.
- Rimuovere la ruota posteriore.

Controllo rettilineità perno ruota

- Posizionare il perno su due supporti a V e misurare l'eccentricità con un comparatore (fig. 28).
  Limite ammesso: 0,20 mm

Cerchio

- Controllare il centraggio del cerchio posando la ruota su un banco di centraggio. Far girare la ruota normalmente e leggere l'errore di centraggio usando un comparatore (figg. 29-30).
  Limite ammesso:
  - gioco radiale: 2,0 mm.
  - gioco assiale: 2,0 mm.

Controllo cuscinetti ruota

- Far ruotare l'anello interno di ogni cuscinetto con il dito, i cuscinetti devono girare con facilità e senza fare rumore.
  Controllare che l'anello esterno del cuscinetto sia saldamente alloggiato sul mozzo ruota.
  Rimuovere e sostituire i cuscinetti se gli anelli non girano facilmente, silenziosamente o se hanno eccessivo gioco di mozzo.

Controllo ingranaggio finale condotto

- Controllare le condizioni dell'ingranaggio condotto.
- Sostituire l'ingranaggio se questo risulta usurato o danneggiato (fig. 31).
- Se l'ingranaggio condotto è usurato o danneggiato, è necessario controllare la catena e l'ingranaggio conduttore. Non installare mai una catena nuova su ingranaggi usurati o una catena usata su ingranaggi nuovi.

Smontaggio cuscinetti flangia condotta

- Rimuovere la boccola distanziale interna con un battitoio di diametro appropriato (fig. 32).
- Rimuovere i cuscinetti mediante una pressa idraulica (fig. 33).

WHEEL

Removal

- Lift the rear wheel and place a support under the engine.
- Loosen and remove the adjusting bolt of the rear brake wire.
- Remove the reaction bracket on the drum.
- Loosen the reaction bracket to fork mounting bolt.
- Loosen and remove the wheel spindle nut (fig. 27).
- Pull out the rear wheel spindle.
- Remove the chain from the sprocket.
- Remove the rear wheel.

Wheel spindle straightness check

- Position the spindle on two V-shaped supports and measure the eccentricity with a comparator (fig. 28).
  Limit allowed: 0.20 mm

Rim

- Check the centering of the rim by placing the wheel on a centering bench. Turn the wheel normally and measure the centering error with a comparator (figs. 29-30).
  Limit allowed:
  - radial oscillation: 2.0 mm.
  - axial oscillation: 2.0 mm.

Wheel bearings check

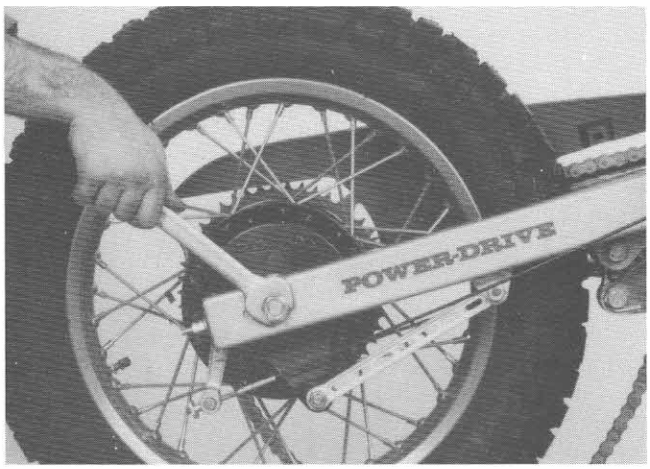
- With a finger, turn the internal ring of each bearing, the bearings must turn easily and without noise.
  Check that the external bearing ring is firmly housed on the wheel hub.
  Remove and replace the bearings if the rings do not turn easily or silently and if they have excessive hub play.

Final driven gear check

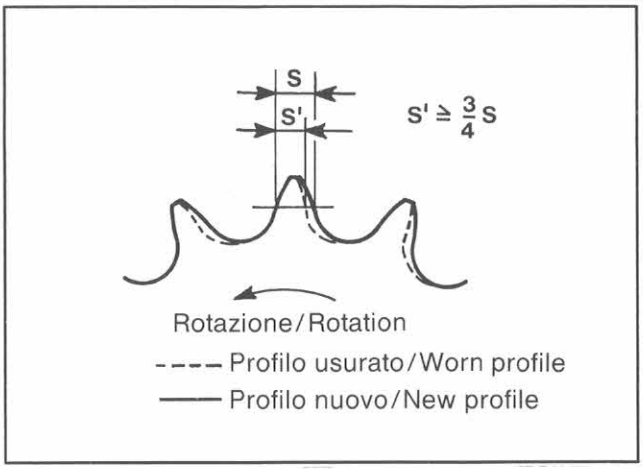
- Check the condition of the driven gear.
- Replace the gear if it is worn or damaged (fig. 31).
- If the driven gear is worn or damaged, the chain and the driving gear must be checked. Never install a new chain on worn gears, or a used chain on new gears.

Driven flange bearings disassembly

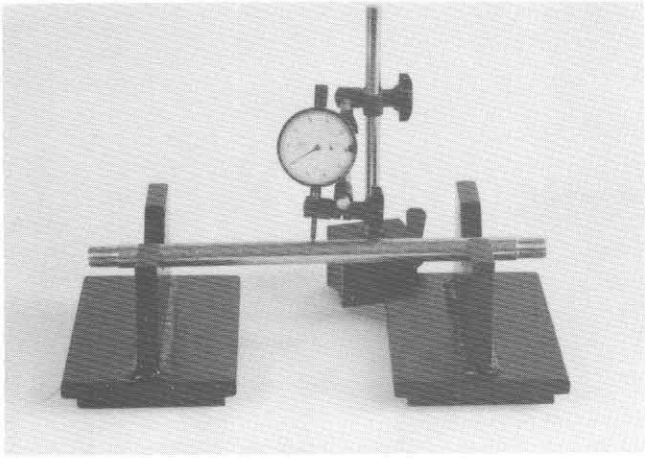
- Remove the internal spacer bushing with a rabbet of an appropriate diameter (fig. 32).
- Remove the bearings with an hydraulic press (fig. 33).



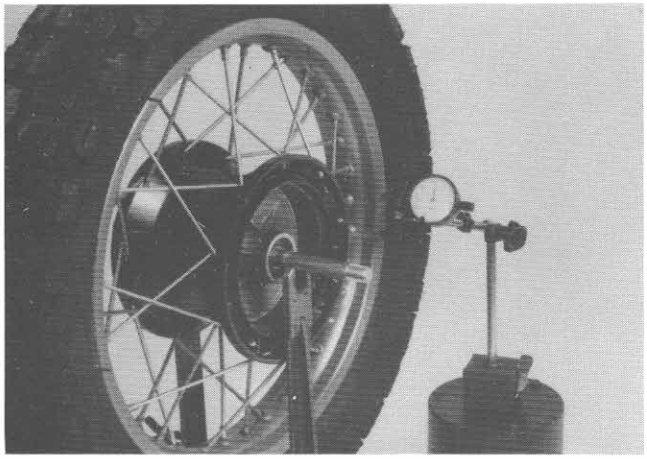
27



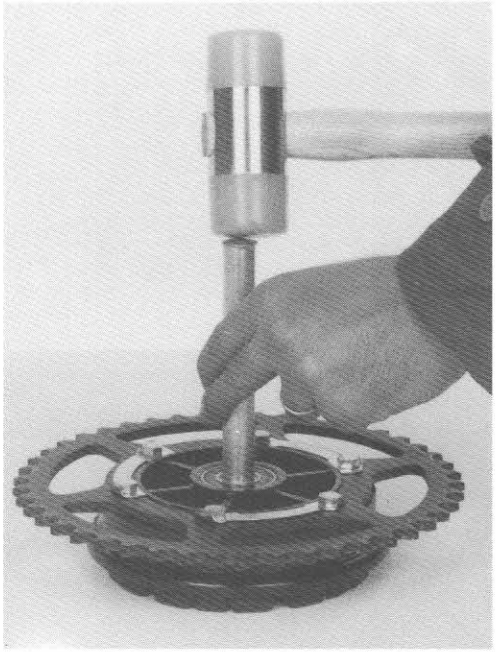
31



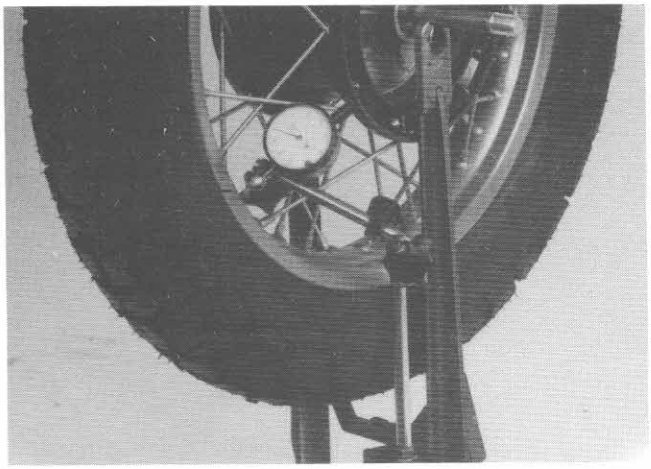
28



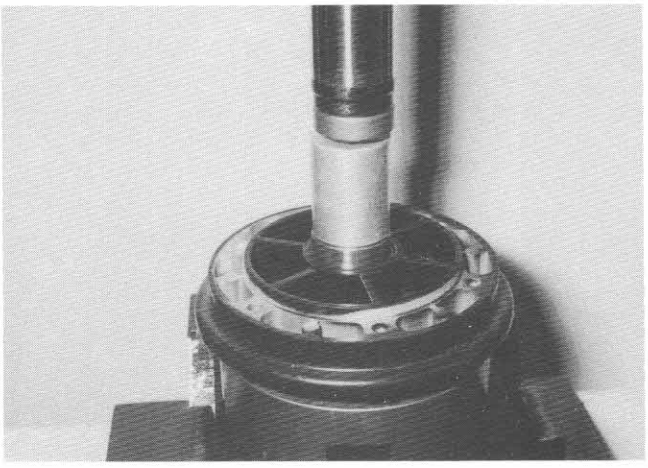
29



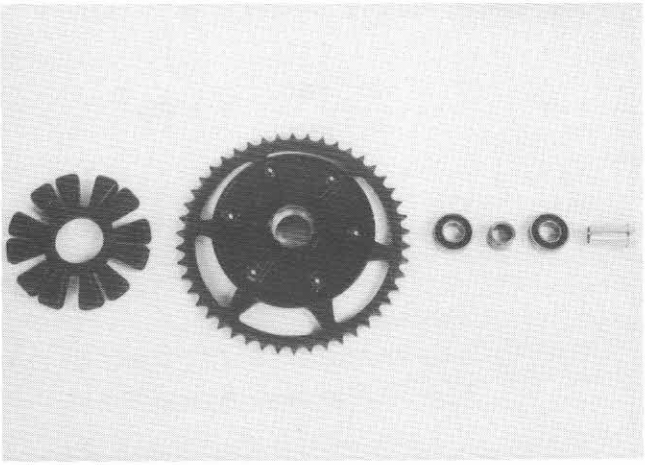
32



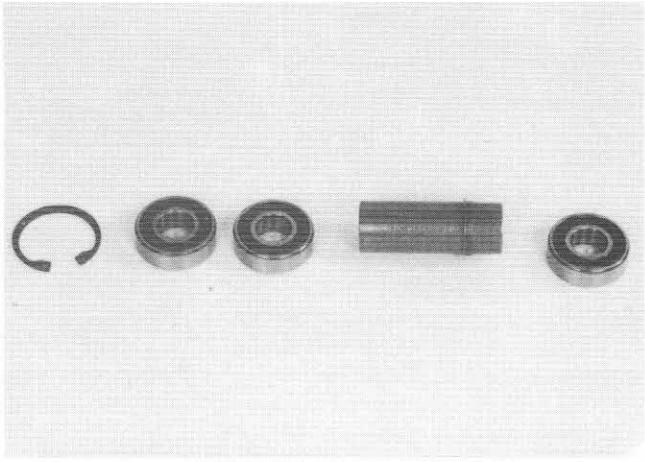
30



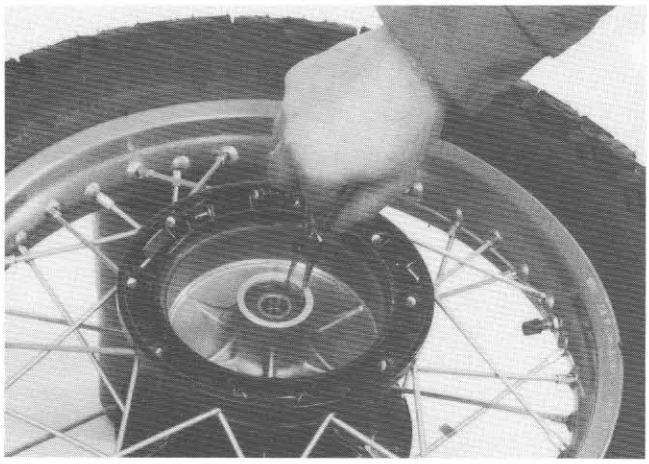
33



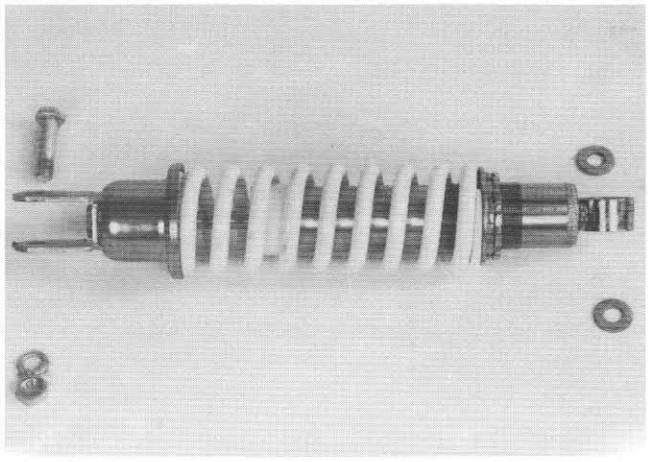
34



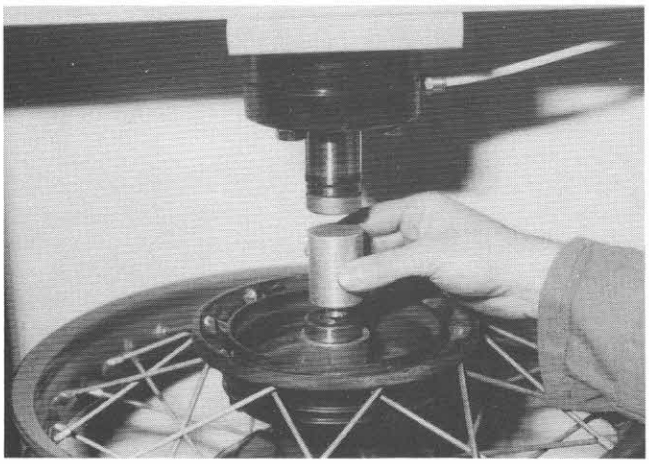
37



35



38



36

Rimontaggio cuscinetti flangia condotta

- Ripetere le operazioni di smontaggio, in senso inverso (fig. 34).

Smontaggio cuscinetti ruota

- Rimuovere l'anello elastico (fig. 35).
- Rimuovere i cuscinetti della ruota posteriore ed il distanziale.

Rimontaggio cuscinetti ruota

- Spingere nella propria sede il cuscinetto sinistro (fig. 36).
- Fare attenzione a non inclinare il cuscinetto durante l'inserimento nella sede. Accertarsi che si sia assestato completamente.
- Installare nel mozzo il collarino distanziale e spingere nella propria sede i due cuscinetti destri (fig. 37).
- Installare l'anello elastico.

Driven flange bearings reassembly

- Repeat the disassembly procedures in reverse order (fig. 34).

Wheel bearings disassembly

- Remove the snap ring (fig. 35).
- Remove the rear wheel bearings and the spacer.

Wheel bearings reassembly

- Push the left bearing into its seat (fig. 36).
- Make sure that the bearing is not bent when it is inserted into its seat. Check that it is completely settled.
- Insert the spacer ring in the hub and push the two right bearings into their seat (fig. 37).
- Install the elastic ring.

AMMORTIZZATORE POSTERIORE

Rimozione

- Sollevare la ruota posteriore da terra mettendo un supporto sotto il motore.
- Rimuovere la sella.
- Rimuovere il bullone di montaggio superiore dell'ammortizzatore.
- Rimuovere il bullone dell'articolazione dell'ammortizzatore fissato al forcellone ed il bullone tra il braccio e l'articolazione dell'ammortizzatore.
- Rimuovere l'ammortizzatore.

Controllo

- Esaminare visivamente l'ammortizzatore controllando che non ci siano scalini sullo stelo, perdite o altri difetti (fig. 38).
  Non è prevista alcuna operazione di revisione. Se necessario sostituirlo.

Montaggio

- Applicare grasso sui perni inferiore e superiore dell'ammortizzatore.
- Ripetere le operazioni di smontaggio con la sequenza inversa.
- Serrare i bulloni di fissaggio dell'ammortizzatore al telaio ed ai bracci della sospensione con la coppia di chiusura prescritta.

REAR DAMPER

Removal

- Lift the rear wheel by placing a support under the engine.
- Remove the seat.
- Remove the upper mounting bolt of the damper.
- Remove the damper pivot joint secured to the fork, and the bolt between the damper arm and pivot joint.
- Remove the damper.

Inspection

- Examine the damper to see whether there are any marks on the rod, leakages or other faults (fig. 38).
  No overhaul procedure is planned. If necessary, replace the damper.

Assembly

- Place some grease on the upper and lower damper mounting bolts.
- Repeat the assembly procedures in reverse order.
- Tighten the damper to frame and damper to suspension arms mounting bolts to the correct torque.

ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE E FORCELLONE OSCILLANTE

Rimozione

- Sollevare la ruota posteriore da terra mettendo un supporto sotto il motore.
- Rimuovere la ruota posteriore.
- Rimuovere il coperchio della catena di trasmissione.
- Rimuovere il bullone di fissaggio superiore dell'ammortizzatore al telaio.
- Rimuovere il perno del forcellone.
- Rimuovere, tirandolo all'indietro, il gruppo forcellone-articolazione-ammortizzatore.
- Rimuovere tutti i perni di fissaggio dell'ammortizzatore all'articolazione, dell'articolazione della sospensione al forcellone.

Controllo

- Controllare che i parapolvere, i collarini, i cuscinetti sferici e le boccole non siano danneggiati o usurati (fig. 39).
  Sostituirli se sono rigati, graffiati o eccessivamente usurati.
- Controllare che il forcellone non sia deformato o ammaccato.
- Controllare che i cuscinetti a rullini del forcellone siano integri e non presentino rulli rotti o scheggiati.
- Controllare il gioco del forcellone sul telaio senza ruota montata (fig. 40)
  x max. = 1 mm
  y max. = 1 mm
  Se il gioco fosse maggiore, sostituire i cuscinetti e i distanziali.
- Controllare il distanziale del forcellone.
  Non devono esserci usure, rigature o vaiolature specialmente nella zona di rotazione dei cuscinetti. In caso di usura, sostituire il distanziale.

Sostituzione cuscinetti del forcellone oscillante

- Rimuovere i parapolvere.
- Installare l'estrattore per cuscinetti a rullini N. 19.1.20528, rimuovere i cuscinetti e buttarli (fig. 41).
- Spingere, con l'aiuto di una pressa idraulica e di un punzone adeguato i nuovi cuscinetti nelle loro sedi (fig. 42).
  Installare sempre i cuscinetti con i contrassegni rivolti verso l'esterno.
- Cospargere di grasso i cuscinetti del forcellone e i labbri dei parapolvere.
- Installare i parapolvere e il distanziale del perno del forcellone.

DAMPER PIVOT JOINT AND SWING FORK

Removal

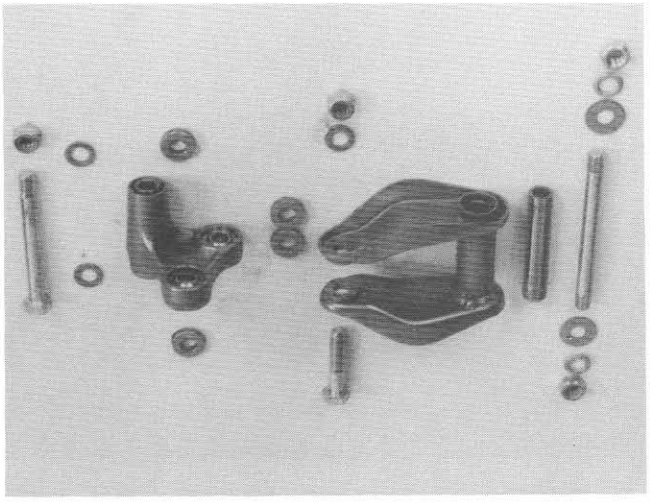
- Lift the rear wheel, by placing a support under the engine.
- Remove the rear wheel.
- Remove the drive chain guard.
- Remove the upper damper to frame mounting bolt.
- Remove the fork bolt.
- Remove the fork-pivot joint-damper unit by pulling it backwards.
- Remove all the damper to pivot joint and suspension pivot joint to fork mounting bolts.

Inspection

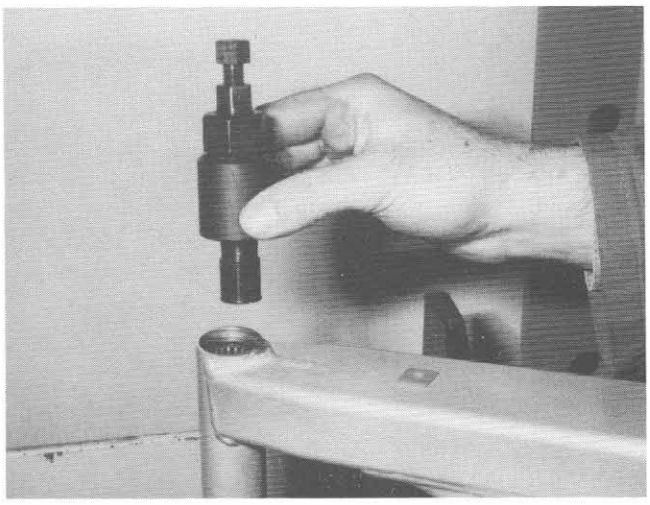
- Check that the dust covers, the rings, the ball-bearings and the bushings are not worn or damaged (fig. 39).
  Replace them if they are lined, scratched or excessively worn.
- Check that the fork is not deformed or dented.
- Check that the fork ball-bearings are integral and there are no broken or crushed balls.
- Check the fork play on the frame, with the wheel disassembled (fig. 40)
  max. x = 1 mm
  max. y = 1 mm
  If the play is greater, replace the bearings and the spacers.
- Check the fork spacer.
  It must not be worn, lined or pitted, especially in the bearing rotation area. If the spacer is worn, replace it.

Swing fork bearings replacement

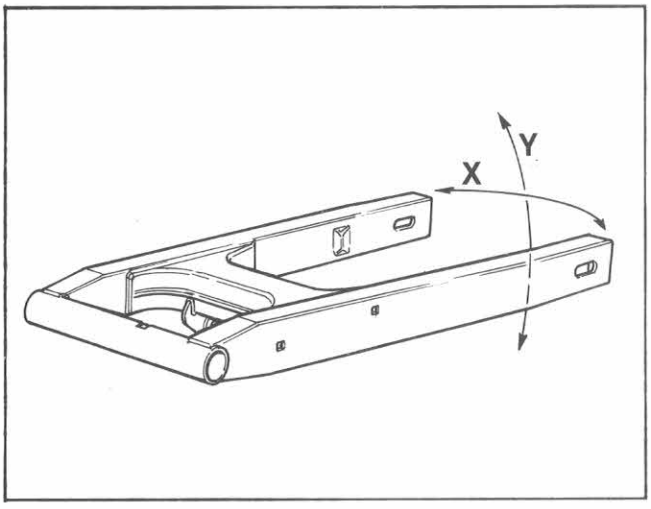
- Remove the dust covers.
- Insert the extractor No. 19.1.20528 for needle bearings, remove the bearings and throw them away (fig. 41).
- Push the new bearings into their seat using a hydraulic press and an appropriate punch (fig. 42).
  Always install the bearings with the reference mark turned outwards.
- Grease the fork bearings and the edges of the dust covers.
- Install the dust covers and the fork bolt spacer.



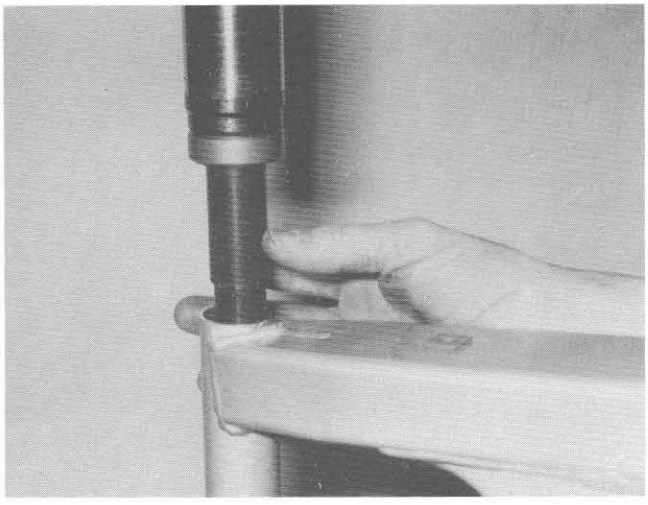
39



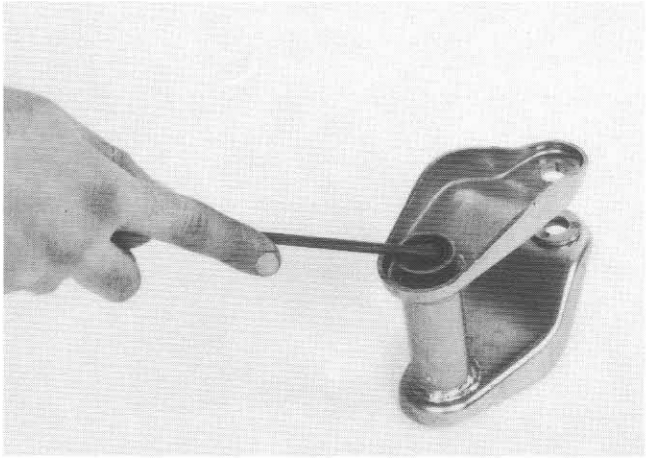
41



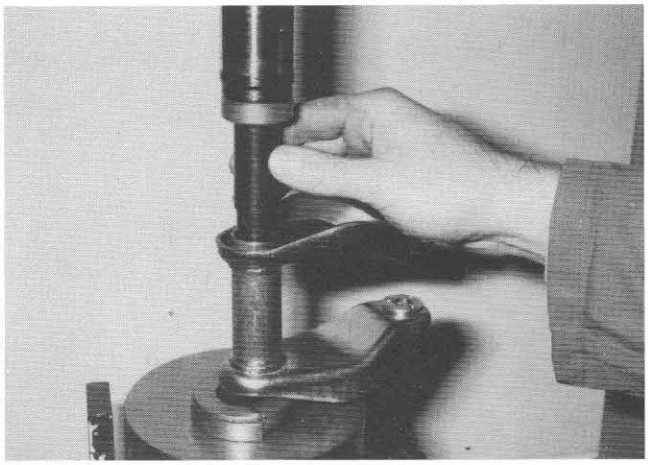
40



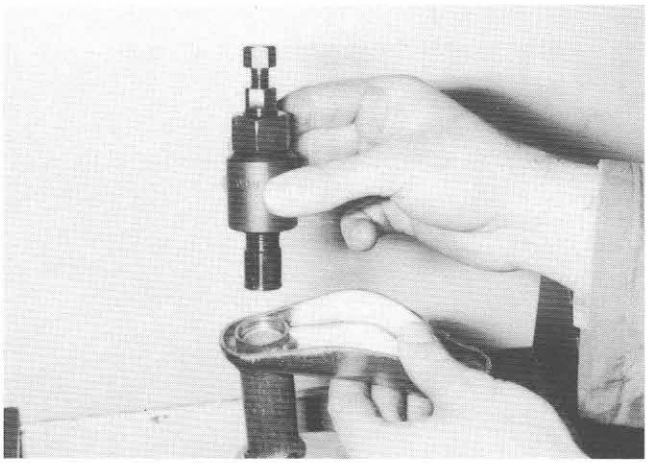
42



43



45



44

Sostituzione cuscinetti delle biellette dell'articolazione della sospensione posteriore

- Rimuovere i parapolvere (fig. 43).
- Rimuovere i cuscinetti con l'estrattore N. 19.1.20528 per cuscinetti interni (fig. 44).
- Installare nella loro sede i cuscinetti nuovi con l'aiuto di una pressa idraulica e di uno spinotto di dimensioni appropriate (fig. 45).
- Cospargere di grasso i cuscinetti e i parapolvere ed installare i parapolvere nella loro sede.
- Installare la boccola perno dell'articolazione.

Montaggio

- Rimontare il forcellone e l'articolazione con l'ammortizzatore nell'ordine inverso allo smontaggio.

Installazione

- Installare il braccio del forcellone nell'alloggiamento del telaio ed installare il perno forcellone.
- Installare il bullone-perno superiore di attacco dell'ammortizzatore al telaio.
- Serrare sia il perno forcellone che il bullone dell'ammortizzatore alla coppia prescritta.
- Installare il coperchio della catena di trasmissione.
- Installare la ruota posteriore.

Replacing the rear suspension pivot joint link rod bearings

- Remove the dust covers (fig. 43).
- Remove the bearings using an extractor No. 19.1.20528 for internal bearings (fig. 44).
- Install the new bearings in their seat with the aid of an hydraulic press and a pin of an appropriate diameter (fig. 45).
- Grease the bearings and the dust covers and install the dust covers in their seat.
- Install the pivot joint bolt bushing.

Reassembly

- Reassemble the fork and the pivot joint with the damper in the reverse order to disassembly.

Installation

- Install the fork arm in the frame housing and install the fork bolt.
- Install the upper damper to frame mounting bolt.
- Tighten both the fork bolt and the damper bolt to the correct torque.
- Install the drive chain guard.
- Install the rear wheel.

RUOTA POSTERIORE

Rimozione

- Sistemare un cavalletto sotto il motore dopo aver rimosso lo spoiler in modo che la ruota posteriore sia facilmente rimuovibile.
- Allentare il dado del perno ruota.
- Sfilare il perno ruota posteriore dalla parte opposta.
- Rimuovere la catena della corona.
- Rimuovere la ruota posteriore.

Installazione

- Fare attenzione al corretto posizionamento delle rondelle di spessore del perno ruota posteriore.
- Ripetere tutte le operazioni di rimozione in senso inverso.

REAR WHEEL

Removal

- Set a stand under the engine, having first removed the spoiler so that the rear wheel can be easily removed.
- Loosen the wheel spindle nut.
- Slide out the rear wheel spindle from the opposite side.
- Remove the chain sprocket.
- Remove the rear wheel.

Reassembly

- Be careful of the correct position of the rear wheel spindle space washers.
- Repeat all the disassembly procedures in reverse order.

Sostituzione cuscinetti delle biellette dell'articolazione della sospensione posteriore

- Rimuovere i parapolvere (fig. 43).
- Rimuovere i cuscinetti con l'estrattore N. 19.1.20528 per cuscinetti interni (fig. 44).
- Installare nella loro sede i cuscinetti nuovi con l'aiuto di una pressa idraulica e di uno spinotto di dimensioni appropriate (fig. 45).
- Cospargere di grasso i cuscinetti e i parapolvere ed installare i parapolvere nella loro sede.
- Installare la boccola perno dell'articolazione.

Montaggio

- Rimontare il forcellone e l'articolazione con l'ammortizzatore nell'ordine inverso allo smontaggio.

Installazione

- Installare il braccio del forcellone nell'alloggiamento del telaio ed installare il perno forcellone.
- Installare il bullone-perno superiore di attacco dell'ammortizzatore al telaio.
- Serrare sia il perno forcellone che il bullone dell'ammortizzatore alla coppia prescritta.
- Installare il coperchio della catena di trasmissione.
- Installare la ruota posteriore.

RUOTA POSTERIORE

Rimozione

- Sistemare un cavalletto sotto il motore dopo aver rimosso lo spoiler in modo che la ruota posteriore sia facilmente rimuovibile.
- Allentare il dado del perno ruota.
- Sfilare il perno ruota posteriore dalla parte opposta.
- Rimuovere la catena della corona.
- Rimuovere la ruota posteriore.

Installazione

- Fare attenzione al corretto posizionamento delle rondelle di spessore del perno ruota posteriore.
- Ripetere tutte le operazioni di rimozione in senso inverso.

Sustitución bielas de la articulación de la suspensión posterior

- Quitar los guardapolvo (fig. 43).
- Quitar los cojinetes con el extractor N. 19.1.20528 para cojinetes internos (fig. 44).
- Instalar en sus alojamientos los cojinetes nuevos con una prensa hidráulica y un punzón de dimensiones apropiadas (fig. 45).
- Embadurnar con grasa los cojinetes y los guardapolvo e instalar los guardapolvo en sus alojamientos.
- Instalar el casquillo perno de la articulación.

Montaje

- Remontar la horquilla y la articulación con el amortiguador en el orden contrario al de desmontaje.

Instalación

- Instalar el brazo de la horquilla en el alojamiento del bastidor e instalar el perno horquilla.
- Instalar el bulón-perno superior de unión amortiguador bastidor.
- Sujetar perno horquilla y bulón amortiguador al par prescrito.
- Montar la tapa de la cadena de transmisión.
- Montar la rueda posterior.

RUEDA POSTERIOR

Desmontaje

- Poner un caballete debajo del motor después de haber quitado el spoiler de forma tal que la rueda posterior pueda ser extraida fácilmente.
- Aflojar el dado del perno rueda.
- Extraer el perno rueda posterior del lado opuesto.
- Extraer la cadena de la corona.
- Quitar la rueda posterior.

Instalación

- Cuidar especialmente la correcta posición de las arandelas espaciadoras del perno rueda posterior.
- Repetir las operaciones de desmontaje en orden contrario.

IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI (RC600 89/90 - RC600 91 - RC600R)

Oscillazioni e vibrazioni del motociclo
- Cerchio deformato
- Cuscinetti della ruota lenti o usurati
- Pneumatico difettoso
- Pressione pneumatico errata
- Differenza di regolazione nei registri regolazione catena
- Raggi lenti e deformati
- Perno ruota lento
- Boccole del perno del forcellone usurate
- Telaio o forcellone storto
- Equilibratura ruota non corretta

Sospensione morbida
- Molla indebolita
- Insufficiente olio nell'ammortizzatore

Sospensione dura
- Asta dell'ammortizzatore piegata
- Cuscinetti perno forcellone o delle biellette della sospensione usurati o danneggiati

Sospensione rumorosa
- Organi di unione lenti
- Fodero dell'ammortizzatore difettoso
- Boccole dell'articolazione della sospensione usurate

INDIVIDUACION DE INCONVENIENTES (RC600 89/90 - RC600 91 - RC600R)

Oscilaciones y vibraciones de la motocicleta
- Llanta deformata
- Cojinetes de la rueda flojos o deformados
- Neumático defectuoso
- Presión neumático equivocada
- Diferencia de regulación en los registros cadena
- Radios lentos y deformados
- Perno rueda lento
- Casquillos del perno de la horquilla gastados
- Bastidor u horquilla torcidos
- Equilibrado de la rueda equivocado

Suspensión suave
- Muelle débil
- Aceite insuficiente en el amortiguador

Suspensión dura
- Varita del amortiguador doblado
- Cojinetes perno horquilla o de las bielas de la suspensión gastados o dañados

Suspensión ruidosa
- Organos de unión flojos
- Forro del amortiguador doblada
- Casquillos de la articulación de la suspensión gastados

IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI (NORDWEST)

Oscillazioni e vibrazioni del motociclo
- Cerchio deformato
- Cuscinetti della ruota lenti o usurati
- Pneumatico difettoso
- Pressione pneumatico errata
- Differenza di regolazione nei registri regolazione catena
- Perno ruota lento
- Boccole del perno del forcellone usurate
- Telaio o forcellone storto
- Equilibratura ruota non corretta

Sospensione morbida
- Molla indebolita
- Insufficiente olio nell'ammortizzatore

Sospensione dura
- Asta dell'ammortizzatore piegata
- Cuscinetti perno forcellone o delle biellette della sospensione usurati o danneggiati

Sospensione rumorosa
- Organi di unione lenti
- Fodero dell'ammortizzatore difettoso
- Boccole dell'articolazione della sospensione usurate

INDIVIDUACION DE INCONVENIENTES (NORDWEST)

Oscilaciones y vibraciones de la motocicleta
- Llanta deformada
- Cojinetes de la rueda flojos o deformados
- Neumático defectuoso
- Presión neumático equivocada
- Diferencia de la regulación en los registros cadena
- Perno rueda lento
- Casquillos del perno de la horquilla gastados
- Bastidor u horquilla torcidos
- Equilibrado de la rueda equivocado

Suspensión suave
- Muelle débil
- Aceite insuficiente en el amortiguador

Suspensión dura
- Varita del amortiguador doblada
- Cojinetes perno horquilla o de las bielas de la suspensión gastados o dañados

Suspensión ruidosa
- Organos de unión flojos
- Forro del amortiguador defectuoso
- Casquillos de la articulación de la suspensión gastados

NOTE - NOTES - ANMERKUNGEN - NOTAS

RIMOZIONE E CONTROLLI RUOTA

Rimozione

- Sollevare la ruota dal suolo poggiando il motociclo su un supporto adatto;
- allentare i registri alle estremità del forcellone (fig. 46);
- allentare il dado perno ruota e sfilare lo stesso, utilizzando, se necessario, una mazzuola in cuoio o in gomma;
- portando avanti il perno, far scendere la catena dalla corona ed accavallarla sul braccio sinistro del forcellone;
- sfilare la ruota, facendo attenzione alla pinza freno ed al supporto.

Installazione

- Fare attenzione al corretto posizionamento della rondella di spessore del perno ruota posteriore;
- ripetere tutta le operazioni di rimozione in senso inverso.

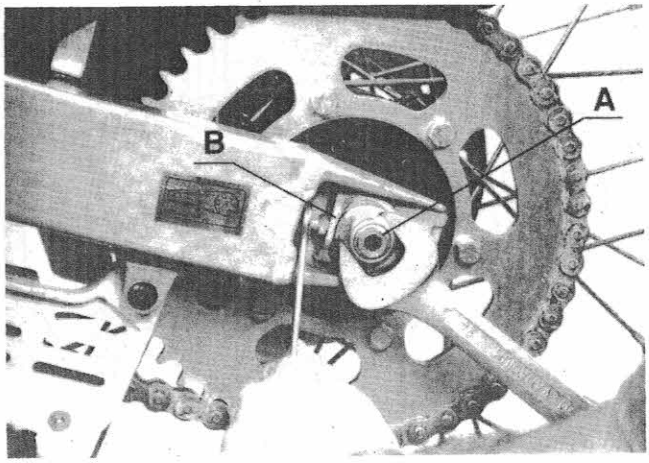
REMOCION Y CONTROLES RUEDA

Remoción

- Levantar la rueda del suelo, apoyando el motociclo en un soporte adecuado;
- aflojar los reglajes en las extremidas de la horquilla (fig. 46);
- aflojar la tuerca del eje de la rueda y sacar este último, empleando, si fuera necesario, un mazo de cuero o de madera;
- llevando hacia adelante el eje, dejar bajar la cadena de la corona y sobreponerla sobre el brazo izquierdo de la horquilla;
- sacar la rueda poniendo atención a la pinza del freno y al soporte.

Instalación

- Poner atención a la correcta colocación de la arandela de espesor del eje rueda trasera;
- repetir todas las operaciones de remoción en el sentido inverso.



46

AMMORTIZZATORE POSTERIORE (RC600 89/90 - RC600 91 - NORDWEST)

É composto da un unico gruppo oleodinamico, con serbatoio supplementare, (senza serbatoi per la versione NordWest) e generalmente non necessita di manutenzione.
La precarica della molla é regolabile per mezzo delle due ghiere poste nella parte superiore (fig. 47).
La precarica é calcolata al montaggio per un pilota del peso di 70 Kg.

AMMORTIZZATORE POSTERIORE (RC600 R)

É composto da un unico gruppo oleodinamico, con serbatoio supplementare e generalmente non necessita di manutenzione.
La precarica della molla é regolata dalle due ghiere (fig. 48) poste nella parte superiore: allentando e riserraggio vanno eseguiti con la chiave in dotazione. Tale precarica é calcolata al montaggio per un pilota del peso di 70 Kg.
La compressione dell'ammortizzatore é regolabile agendo sulla vite "B" (fig. 48), posta sul serbatoio supplementare; l'estensione si regola agendo sulla vite "C" (fig. 49) posizionata sulla parte inferiore dell'ammortizzatore.

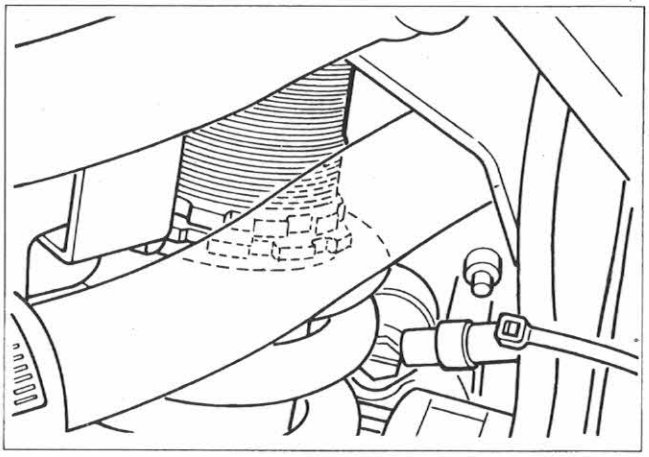
AMORTIGUADOR TRASERO (RC600 89/90 - RC600 91 - NORDWEST)

Está compuesto por un único grupo oleodinámico, con tanque suplementario, (sin tanques para la versión NordWest) y generalmente no necesita de entretenimiento.
La precarga del muelle puede ajustarse actuando sobre los dos casquillos situados en la parte superior (fig. 47).
La precarga está calculada al montaje para un piloto del peso de 70 Kg.

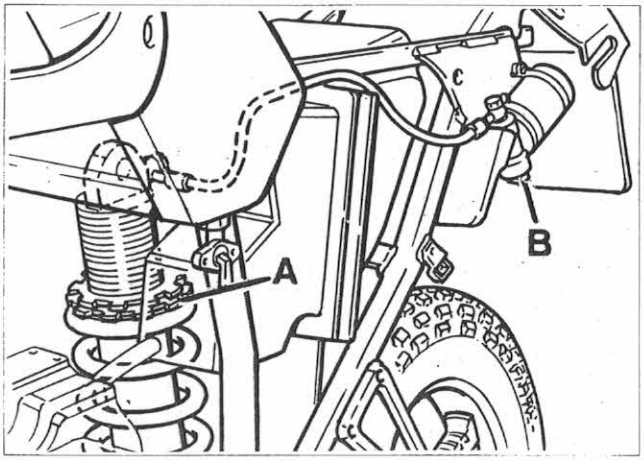
AMORTIGUADOR TRASERO (RC600 R)

Está compuesto por un único grupo oleodinámico, con tanque suplementario, y generalmente no necesita de entretenimiento.
La precarga del muelle puede ajustarse actuando sobre los dos casquillos (fig. 48) situados el la parte superior: el aflojamieno y el aprieto se efectúan con llave en dotación. La precarga está calculada al montaje para un piloto del peso de 70 Kg.
La compresión del amortiguador puede regularse actuando sobre el tornillo "B" (fig. 48), situado sobre el tanque suplementario; la extensión se ajusta actuando sobre el tornillo "C" (fig. 49) situado en la parte inferior del amortiguador.

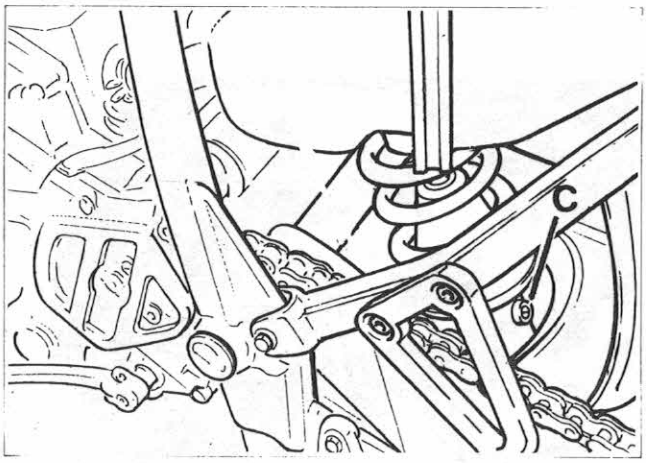
Dati Tecnici Datos Técnicos			
Veicolo Vehículo	**Ammortizzatore Amortiguador**	**Gas Gas**	**Press. Presión**
RC600 89/90 91	Boghe	Azoto/Aria Nitrógeno/Aire	15 atm.
	Kayaba	Azoto/Aria Nitrógeno/Aire	10 atm.
NORDWEST	Boghe	Azoto/Aria Nitrógeno/Aire	15 atm.



47



48



49