

La Polini Motori raccomanda, sia per la Vostra sicurezza che per avere sempre il meglio per il Vostro veicolo, di esigere esclusivamente ricambi originali Polini Motori.
Al fine di conoscere la vera identità del Vostro veicolo, annotate da subito qui di seguito le sue generalità:

MODELLO:
CILINDRATA:
RAFFREDDAMENTO:
PNEUMATICI: Ant. Post.
CODICE: 143.000.

1. ISTRUZIONE PER LA MESSA IN STRADA

La moto che vi si presenterà all'apertura della scatola d'imballo non è pronta all'uso ma parzialmente smontata per motivi di trasporto. Al momento del disimballo si dovranno effettuare una serie d'operazioni di montaggio e controllo, seguendo le nostre istruzioni, al fine di poter ottenere il prodotto nella sua giusta conformazione e pronto all'uso. Per una migliore funzionalità di montaggio vi consigliamo di procedere nel seguente ordine:

1- Togliere la moto dalla scatola (foto n.1).



2- Controllare i prodotti necessari per il montaggio del veicolo nella scatola:

- Pedana poggiatesta N. 2
- Cavalletto porta moto N. 1

3- Procedere al montaggio del pneumatico anteriore e posteriore (vedi paragrafo 4.10).

4- Per lavorare agevolmente, consigliamo di smontare la carena.

5- Montare i semimanubri completi di leva freno e comando gas, rimuovendo i cavallotti dei semimanubri posizionandoli sullo stelo della forcella all'altezza desiderata, fissandoli con le apposite viti M.6 TCEI (foto n.2).

6- Posizionare le leve del freno anteriore e posteriore fissando i cavallotti delle leve all'inclinazione desiderata con le apposite viti M.6 TCEI.

ATTENZIONE. Controllare attentamente che le leve freno non urtino nella carena quando sarà rimontata. L'urto delle leve nella carena è da evitare assolutamente. Se avete bisogno di regolazioni specifiche potete tagliare la carena per liberare completamente le leve.



7- Smontare il coperchietto del comando gas. Controllare che il filo sia infilato correttamente nella sede della rotella avvolgilo e richiudere il coperchietto. Posizionare poi il comando del gas contro la leva del freno e serrarlo con le apposite viti M.5 TCEI in posizione di piena libertà di movimento della guaina del filo (vedi paragrafo 4.7).

8- Smontare i supporti pedana dal telaio e montare le pedane poggiatesta con le viti in dotazione (foto n.3).



9- Riempire (quando previsto) il circuito di raffreddamento del motore (vedi paragrafo 2).

PERICOLO. Il circuito di raffreddamento è normalmente sprovvisto del liquido; effettuare quindi il riempimento del circuito stesso prima di avviare la moto (vedi paragrafo 2).

INTRODUZIONE

Una regolare manutenzione e un controllo prima di utilizzare il veicolo sono essenziali. Se occorre un intervento di manutenzione o si rendono necessarie delle riparazioni, rivolgetevi al Vostro concessionario POLINI MOTORI. A causa del continuo sviluppo di questi veicoli e dei diversi accorgimenti tecnici durante la progettazione, in alcuni casi potrebbero rilevarsi discordanze fra il veicolo effettivo, le illustrazioni ed il testo di questo manuale.

I particolari originali che la POLINI MOTORI fornisce come ricambio, sono dello stesso materiale ed hanno subito il medesimo ciclo dei pezzi che costituiscono la Vostra minimoto. Garanzie queste di una maggiore durata e di funzionamento ottimale del Vostro veicolo. Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali POLINI MOTORI.

2. AVVIAMENTO DEL MOTORE

Solo dopo aver letto ed effettuato tutti i controlli elencati qui sopra, potete procedere alla messa in moto del Vostro veicolo.

Per moto raffreddate ad acqua operare nel seguente modo:
1- Per rimuovere il serbatoio del carburante, togliere il sellino ed il copri serbatoio (vedi paragrafo 4.1) (foto n.4).



2- Svitare e togliere il tappo del vaso d'espansione.
3- Allentare la vite di spurgo del radiatore situata nella parte alta del radiatore (foto n.5).



4- Procedere al riempimento del circuito fino a che dal foro di sfogo del radiatore non uscirà il liquido refrigerante. A questo punto chiudere il foro con la vite precedentemente rimossa (per facilitare la fuoriuscita dell'aria consigliamo di tenere la moto leggermente inclinata verso il lato del foro di spurgo del radiatore).

5- Proseguire il riempimento fino al raggiungimento del livello indicato da una linea sul vaso d'espansione.

6- Chiudere il tappo del vaso d'espansione.

7- Dopo averlo rimontato, riempire il serbatoio di carburante (vedi paragrafo 4.15).



8- Aprire il rubinetto della benzina posto sotto il serbatoio sulla posizione "ON" (foto n.6).

9- Se il motore è freddo aiutare l'accensione sollevando la leva dello starter sul carburatore.

ATTENZIONE. Quando il motore è caldo riabbassare lo starter dell'aria.

10- Bloccare la ruota posteriore per mezzo del comando del freno.

ATTENZIONE. La ruota posteriore girerà se non è a contatto con il suolo o non bloccata dal freno. Il contatto accidentale con una ruota che gira può provocare gravi lesioni personali.

11- Tenendo la manopola del gas al minimo, porre la fune di accensione a strappo in trazione e tirare con forza costante la maniglia di avviamento (foto n.7).



PERICOLO. Non tirare la fune fino a fine corsa ed evitare strappi violenti e continui.

12- Portare il motore a temperatura normale d'esercizio tenendolo al minimo per qualche minuto.

13- Spegner il motore e togliere di nuovo il tappo del vaso d'espansione per controllare che il livello del liquido non si sia abbassato. In tal caso eseguire un ulteriore rabbocco fino al ripristino del livello e riavvitare il tappo.

A questo punto il veicolo è pronto ad essere utilizzato.

14- Se tutto quanto risulta in ordine, potete rimontare la carena, i copri serbatoio ed il sellino.

ATTENZIONE. Ogni controllo futuro del livello del liquido di raffreddamento deve essere eseguito a motore freddo e spento per evitare possibili ustioni.

AVVERTENZA. I regolamenti sportivi vietano l'uso di liquidi diversi dall'acqua nel circuito di raffreddamento. Vi consigliamo di usare acqua distillata.

ATTENZIONE. Non aprire e chiudere bruscamente l'acceleratore perché la moto avrà un brusco scatto in avanti con il rischio di perdere il controllo del veicolo.

ATTENZIONE. Controllare che il motore si arresti tramite il pulsante di massa posto sul manubrio prima di mettersi alla guida del veicolo.

2.1 AVVIAMENTO MOTORE RAFFREDDATO AD ARIA

Vedi paragrafo 2 solo i punti 7/8/9/10/11/12/14

3. RODAGGIO DEL VEICOLO

1- Per ottimizzare l'assetto del motore e della trasmissione al primo funzionamento, preservando così da subito l'affidabilità, è indispensabile un breve rodaggio.

PERICOLO. Per la prima messa in strada del Vostro veicolo e per eseguire un completo rodaggio, raccomandiamo 30 minuti percorsi a basso regime di rotazione. Attenersi alle precauzioni qui di seguito elencate.

- Una volta acceso il motore farlo girare al minimo fino al raggiungimento della normale temperatura d'esercizio. Una volta spento il motore per una breve pausa aspettare il completo raffreddamento prima di riaccenderlo nuovamente.
- Durante la fase di rodaggio evitare sia le partenze con accelerazione a fondo sia le accelerazioni rapide.

Queste procedure devono essere ripetute ogni volta che:

- il pistone viene sostituito
- Le fasce elastiche vengono sostituite
- il cilindro viene sostituito
- L'albero motore o i cuscinetti di banco vengono sostituiti

PERICOLO. Un pistone rigato può essere un inizio di calo delle prestazioni o di un veloce deterioramento del cilindro. Il tipo d'incrostazioni carboniose formate sulla testa, sulla candela e sullo scarico del cilindro sono informazioni che indicano il tipo di miscelazione del Vostro motore. Ricordate che una combustione troppo ricca d'olio non allunga la durata del motore.

4. MANUTENZIONE, INTERVENTI E REGOLAZIONI

Le manutenzioni e gli interventi necessari per una messa a punto ottimale del veicolo sono da intendersi come controlli quotidiani di prima messa in moto del veicolo. Manutenzioni e regolazioni quotidiane sono facilmente eseguibili se fatte con le istruzioni dettate da questo manuale d'assistenza. Le manutenzioni straordinarie sono dirette presso i concessionari POLINI MOTORI che sostituiranno i particolari deteriorati esclusivamente con ricambi originali. La frequenza della manutenzione ed il tipo d'intervento sono dettati dalle tabelle 5.1 e 5.2.

4.1 RIMOZIONE DEL SERBATOIO

Assicurarsi che il rubinetto del carburante sia in posizione "OFF" (foto n.6). Staccare il tubo della benzina dal rubinetto. Togliere la vite M.6 del fissaggio del serbatoio, alzarlo e sfilarlo contemporaneamente verso la direzione del parafrangente anteriore. Per rimontare il serbatoio, bisogna calzare sotto la sella i due piedini posteriori del serbatoio, premendo il serbatoio contro il tappo del vaso d'espansione e serrare con vite e rondella precedentemente rimosse. Attaccare il tubo della benzina al rubinetto.

4.2 RIMOZIONE E PULIZIA DEL FILTRO ARIA

Una delle cause dello scarso rendimento del motore è una conseguenza dovuta alle cattive condizioni del filtro aria. Per la pulizia procedere nel seguente modo:

- Svitare per mezzo delle quattro viti a croce il parafrangente posteriore e allentare con un cacciavite la fascetta del filtro e sfilare il filtro.
- Lavare il filtro dell'aria in acqua calda con sapone neutro
- Dopo averlo sciacquato e strizzato, umidificarlo con olio per filtri.

Nel caso il filtro presenti una forte concentrazione di polvere oltre alle impurità, sostituirlo immediatamente con uno nuovo.

PERICOLO. La mancata pulizia del filtro dell'aria, soffoca il motore causando un calo delle prestazioni. Un filtro deteriorato può invece facilitare l'immissione nel motore di particelle di polvere accelerando il normale deterioramento di fasce e cilindro.

4.3 SOSTITUZIONE ROTELLA AVVOLGIFUNE

Smontare il carter lato accensione (foto n.8-9), quindi tirare la fune per quasi tutta la sua corsa e togliere l'impugnatura sciogliendo il nodo che vi è inserito.



Mantenendo la fune in tensione (foto n.10), svitare la vite centrale; a questo punto far ruotare la puleggia lentamente fino a scaricare la molla.



Evitare se possibile la fuoriuscita della molla dalla propria sede. (foto n.11).



Prima di rimontare il tutto è importante controllare che la fune non sia usurata, in tal caso sostituirla. Per il rimontaggio è necessario far passare la fune nel foro posto al centro della puleggia e bloccarla facendo un nodo all'estremità; avvolgere poi tutta la fune attorno alla puleggia, quindi adagiare la puleggia nella propria sede facendo molta attenzione che l'apposito fermo posto sulla puleggia faccia presa con l'aggancio della molla. A questo punto far ruotare la puleggia in senso antiorario di circa due giri e mezzo; tenendola ferma far passare la fune nel "foro di guida" e nella maniglia, quindi fare un nodo all'estremità della fune. (foto n.12).



Avvitare ora la vite centrale utilizzando anche la rondella in dotazione, assicurandosi che la maniglia non penzoli, ma arrivi a fondo corsa, altrimenti ripetere l'operazione caricando maggiormente la molla.

4.4 CONTROLLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

ATTENZIONE. La rimozione del tappo della bottiglia del vaso d'espansione a motore caldo può provocare ustioni.

A motore freddo controllare il livello del liquido di raffreddamento del motore, svitando il tappo del vaso d'espansione e rabboccare se necessario (vedi paragrafo 2, avviamento motore). Installare saldamente il tappo radiatore.

4.5 CAMBIO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Mettere la moto in posizione verticale e con una pinza a becchi piatti rimuovere la fascetta. Raccogliere l'acqua in un recipiente. Controllare che tutto il sistema di raffreddamento sia in ordine. Riempire con ACQUA DISTILLATA seguendo le indicazioni (vedi paragrafo 2, avviamento motore)

PERICOLO. Non lasciare mai il veicolo fermo per molto tempo con il sistema di raffreddamento pieno. Si consiglia di svuotare il sistema per un rimessaggio lungo.

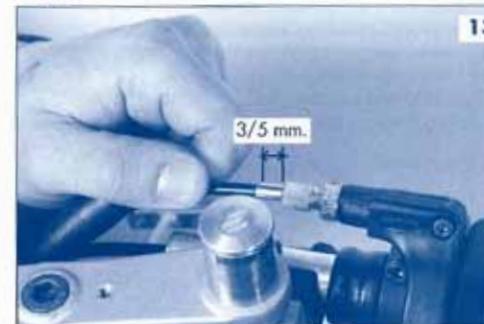
4.6 REGOLAZIONE DEL MINIMO

La regolazione del minimo si effettua a motore caldo. Lasciando girare il motore, con la manopola del gas chiusa, avvitare o svitare la parte destra del carburatore fino ad avere un numero dei giri del motore più basso possibile, ma costante.

ATTENZIONE. Non accelerate mai bruscamente per controllare la regolazione del minimo; la ruota posteriore girerà se non è a contatto con il suolo o bloccata dal freno. Il contatto accidentale può provocare gravi lesioni personali.

4.7 COMANDO DELL'ACCELERATORE

Controllare che la manopola del comando del gas sia sempre ben funzionante ed il cavo del comando del gas misuri un gioco di 3-5 mm. Se il gioco è superiore, mettere a punto la vite che si trova sul carburatore o sul comando del gas (foto n.13).



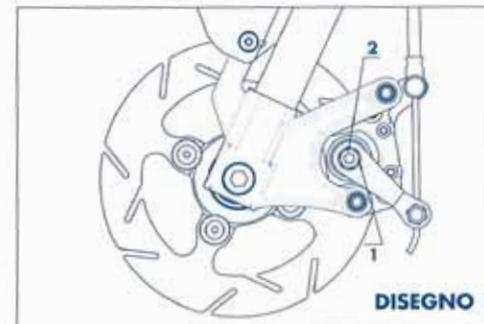
PERICOLO. La mancanza di questi controlli quotidiani e manutenzioni straordinarie possono provocare seri danni al veicolo o incidenti gravi.

4.8 REGOLAZIONE IMPIANTO FRENANTE

Per regolare la posizione della leva agire nel seguente modo:

- Togliere la copertina di protezione del comando freno.
- Sbloccare la ghiera avvitata sulla leva del freno ed avvitare il regolafreno in senso orario se si vuole diminuire il gioco della leva freno, ruotarla invece nel senso antiorario se lo si vuole aumentare.
- Terminata l'operazione infilare nuovamente sul registro tendicavo la copertina di protezione.

NOTA. Generalmente alla leva si lascia una corsa di 5-10 mm. misurati all'estremità di essa. Per la regolazione bisogna agire sulla pinza del freno; svitare il dado 1 ed avvitare il grano 2 fino ad aver ripristinato la correttezza corsa della leva del manubrio. Tenendo in posizione il grano 2, ribloccare il dado 1 e verificare che la ruota non rimanga frenata (vedi disegno 1).



Periodicamente, in funzione dell'utilizzo e delle condizioni atmosferiche, pulire la pinza del freno con un getto d'aria compressa (vedi paragrafo 5.2).

4.9 SOSTITUZIONE PASTIGLIE DEL FRENO

Smontare la pinza del supporto rimuovendo le viti di fissaggio. Svitare le viti delle pastiglie e, con l'aiuto di un cacciavite a lama piccola, fare una lieve pressione per sollevare ed estrarre le pastiglie del freno usurate. Infilare nella sede le nuove pastiglie del freno prestando attenzione ad allineare il foro delle pastiglie con il foro delle viti e rimontare le viti. Rimontare il gruppo pinza sulla forcella o sul telaio ed effettuare le operazioni di frenatura. Lubrificare il meccanismo interno della pinza ed i perni di fissaggio della stessa con grasso durante queste operazioni.

4.10 PRESSIONE DEI PNEUMATICI

Una pressione appropriata di gonfiaggio fornirà la massima stabilità di guida e durata dei pneumatici. Controllare frequentemente la pressione dei pneumatici e regolarla se necessario. La rilevazione della pressione di gonfiaggio dei pneumatici va effettuata a gomme fredde.

PRESSIONE PNEUMATICI CONSIGLIATE

ANTERIORE	POSTERIORE
1,6 BAR – 23 PSI	1,8 BAR – 26 PSI

ATTENZIONE. La pressione dei pneumatici varia a seconda del peso del pilota, del tipo di circuito, della temperatura atmosferica e dell'asfalto.

4.11 CATENA DELLA TRASMISSIONE

La catena per la moto è un organo di tale importanza da meritare una cura ed una manutenzione particolare.

ATTENZIONE. Evitare di impigliare le dita tra la catena e la corona

Controllare che nel ramo inferiore della catena l'oscillazione verticale in un punto intermedio tra corona e pignone, sia di circa 10 - 15 mm (foto n.14).



Qualora la misura non fosse rispettata eseguire la regolazione come segue (foto n.15):

- Allentare il dado dell'assale posteriore 3.
- Allentare i controdadi 2 e ruotare le viti di registro 1 in senso orario per diminuire il lasco e in senso antiorario per aumentarlo. Allineare i bordi posteriori dell'assale e controllare su entrambi i lati del forcellone la distanza A dal forcellone all'asse.
- Stringere il dado dell'assale posteriore 3 (vedi paragrafo 6.2)



- Ricontrollare il lasco della catena e regolare se necessario.
- Stringere quindi il controdado 2 tenendo fermo il bullone di registro con una chiave. Verificare ad ogni registrazione lo stato d'usura di pignone e corona. Inoltre la catena non deve presentare giochi, eccessivi impuntamenti o maglie ingrippate. La catena va sempre lubrificata anche dopo il lavaggio della moto. Per rimuovere impurità si può utilizzare del gasolio e per la lubrificazione raccomandiamo un lubrificante spray che consente di diminuire notevolmente l'usura e di migliorare il rendimento della trasmissione. Trasmissione a catena tipo ASA 25-12 ISO 04C-2

PERICOLO. Non montare mai una catena di trasmissione nuova su pignone e corona notevolmente usurati e viceversa. Un allineamento scorretto della ruota provoca un'usura abnorme e compromette la stabilità del mezzo.

ATTENZIONE. Se la catena si rompe o si sgancia dalle ruote dentate può arrotolarsi sul pignone e bloccare la ruota posteriore causando gravi incidenti e lesioni personali.

4.12 RIMOZIONE FRIZIONE

- Rimuovere passacatena in plastica
- Togliere il carter coprifrizione e la campana
- Svitare il dado centrale (foto n.16).
(chiave di fermo frizione cod. 143.695.009).



- Sfilare il gruppo frizione utilizzando l'estrattore (cod. 143.695.008).
- Controllare lo stato di usura della campana; se troppo usurata ne consigliamo la sostituzione.
- Rimontare la frizione (dopo averla revisionata), utilizzando sempre il fermo frizione facendo attenzione che la chiavetta sia nella giusta sede.

PERICOLO. Chiudere assolutamente il dado con chiave dinamometrica con COPPIA 27 Nm 2,7 kgf m

ATTENZIONE. La campana frizione è un organo soggetto ad usura come la frizione. Consigliamo quindi di sostituirla almeno dopo 9 ore di utilizzo.

4.13 REGOLAZIONE FRIZIONE

Al fine di doversi adattare ai diversi pesi e stili di guida, la frizione è stata progettata con la possibilità di consentire le più svariate regolazioni, permettendo così di adeguarla alle più diverse esigenze d'impiego. La frizione si regola agendo sulla taratura dei dadi autobloccanti che regolano il precario delle molle; considerando che 1/6 di giro del dado (corrisponde ad una faccia del dado) innalza o diminuisce il regime d'innesto della frizione di 150g/m., variando così l'altezza totale delle molle e di conseguenza il diametro totale della frizione (foto n.17).



AVVERTENZA. La suddetta regolazione offre la possibilità di elevare il regime a piacere, ma un maggiore slittamento causato da un innalzamento spropositato del numero di giri d'innesto della frizione, porta ad avere un riscaldamento e usura eccessiva della frizione. La frizione è fornita con regolazione standard con molle di diametro 2.3 mm. regolata ad un'altezza totale di 21mm. Un'ulteriore variazione del regime d'innesto può essere ottenuta sostituendo le molle con quelle del kit, (cod.143.255.001) contenente numero 3 serie di molle con diametro del filo differente. È buona norma controllare periodicamente (OGNI MANICHE) lo stato d'usura dei vari componenti verificando che i guidamolli non presentino evidenti solchi, causando slittamenti e perdite di potenza. Per mantenere il numero dei giri d'innesto frizione costante nel tempo vi consigliamo il montaggio di un contagiri che vi permetterà di regolare la frizione in base al suo consumo.

4.14 MESSA IN FASE

L'accensione della minimoto è fissa. Controllate spesso la distanza tra bobina e rotore utilizzando uno spessimetro da 0,3 mm. (foto n.18).



4.15 CARBURANTE

Il Vostro veicolo possiede un motore a due tempi che necessita di una miscela di benzina e olio sintetico al 2%. Utilizzare benzina per automobili con numero d'ottani alla pompa da 96 a 100 o più ottani. Se il motore batte in testa cambiare marche di benzina differenti o con un numero d'ottani diverso.

4.16 CARBURATORE

La carburazione è impostata su condizioni standard. Condizioni climatiche e barometriche differenti possono richiedere delle specifiche regolazioni per adeguare il carburatore alle differenti condizioni atmosferiche.

4.17 FILTRO CARBURANTE

Il filtro del carburante si trova nel rubinetto sul lato inferiore del serbatoio. Lo sporco accumulato nel filtro del carburante impedisce il flusso dello stesso al carburatore. La manutenzione del filtro deve perciò essere eseguita frequentemente.

MANUTENZIONE

- 1- Scaricare il carburante dal serbatoio in un recipiente per benzina.
- 2- Rimuovere il rubinetto dal serbatoio per mezzo delle due viti
- 3- Lavare il filtro con acqua e sapone neutro. Asciugare possibilmente al sole.
- 4- Rimontare il rubinetto del serbatoio in ordine inverso prestando attenzione che la guarnizione sia posta correttamente.

ATTENZIONE. La benzina è estremamente infiammabile ed esplosiva. Eseguire questa operazione in un'area ben ventilata ed a motore spento. Non fumare e non produrre fiamme o scintille nell'aria dove la benzina è scaricata o dove è eseguito il rifornimento.

4.18 PULIZIA VEICOLO

Prima di procedere al lavaggio del veicolo è necessario proteggere dall'acqua le seguenti parti:

- Comando della trasmissione.
 - Comando dei freni.
 - Presa dell'aria e filtro dell'aria
 - Bocchettone del silenziatore.
- Non indirizzare direttamente il getto d'acqua su:
- Mozzi ruota.
 - Perno forcelle
 - Canotto dello sterzo.
 - Pinze freno
 - Cappuccio della candela.

A lavaggio ultimato, procedere a lubrificare tutti i punti qui sopra elencati. Avviare il motore e farlo girare per qualche minuto.

PERICOLO. Non usare solventi od alcool per la pulizia del cupolino in plexiglas. Usare esclusivamente acqua e sapone o gli appositi shampoo.

ATTENZIONE. Prima di mettersi in moto verificare la perfetta efficienza della frenata.

4.19 RIMOZIONE CARENATURA ANTERIORE

Rimuovere una delle due viti delle due piastre di unione della carena poste sotto il motore e svitare le due viti del supporto cupolino-staffa anteriore. Aprire leggermente con le mani dalla parte bassa le due semicorene e sfilare la carenatura verso la ruota anteriore dalla motocicletta.

5 ISPEZIONE E CONTROLLI DI MESSA A PUNTO E PREPARAZIONE GARA.

5.1 CONTROLLI QUOTIDIANI: DA EFFETTUARE SEMPRE PRIMA DI METTERSI ALLA GUIDA

- Carburatore: acceleratore flessibile che scorra regolarmente libero da impuntature.
- Liquido refrigerante: nessuna perdita, livello corretto, serraggio fascette (dove presenti).
- Tappo del vaso espansione: verificare serraggio (dove presente).

- Tappo del serbatoio carburante: verificare serraggio.
- Filtro dell'aria e scatola filtro: filtro libero da impurità.
- Freni: guaine libere da strozzature e pinze ripulite da impurità.
- Serbatoio carburante: verificare bloccaggio.
- Catena: verificare lubrificazione e controllo tensione.
- Pignone: libero di girare da sassi e polvere.
- Sterzo e comandi trasmissione: canotti di serraggio ben bloccati.
- Pneumatici: controllo pressione.
- Sterzo: controllo serraggio canotto.

5.2 CONTROLLI PERIODICI: DA EFFETTUARSI PRIMA DI OGNI GARA E DOPO IL RIMESSAGGIO	FREQUENZA			AVVISI P: PERICOLO A: ATTENZIONE	PARAGRAFO
	DOPO 1 GARA 1 ORA	DOPO 3 GARE 3 ORE	DOPO 9 GARE 9 ORE		
CATENA DI TRASMISSIONE	👁️ + 🧤 + 🛢️	↔️		⚠️ P	4.11
PIGNONE CATENA E CORONA	👁️ + 🧤			⚠️ P	4.11
PARACATENA-SUITACATENA (SE PRESENTI)	👁️ + 🧤			⚠️ A	
REGOLAZIONE FRENI	👁️ + 🧤			⚠️ P	4.8
LIQUIDO RAFFREDDAMENTO-RADIATORE	👁️			⚠️ P	4.5
PINZA FRENO	👁️ + 🧤			⚠️ A	4.8
PASTIGLIE FRENI	👁️ + 🧤			⚠️ A	4.9
COMANDO GAS	👁️ + 🧤			⚠️ A	4.7
CAVI DI COMANDO GAS	👁️ + 🧤		↔️	⚠️ A	4.7
FILTRO ARIA	✳️			⚠️ P	4.2
PRESSIONE GONFIAGGIO PNEUMATICI	👁️ + 🧤			⚠️ P	4.10
CUSCINETTI MOZZI RUOTE	👁️ + 🧤			⚠️ P	
GIOCO CANOTTO DELLO STERZO	👁️ + 🧤			⚠️ A	
CUSCINETTI STERZO	👁️ + 🧤			⚠️ A	
FORCELLE ANTERIORI	👁️ + 🧤			⚠️ A	
FORCELLONE POSTERIORE	👁️ + 🧤			⚠️ P	
TUBO ALIMENTAZIONE	👁️ + 🧤		↔️	⚠️ P	
FILTRO BENZINA		👁️ + 🧤		⚠️ P	4.17
VALVOLA LAMELLARE	👁️ + 🧤		↔️	⚠️ P	
CARBURATORE	👁️ + 🧤			⚠️ P	
CANDELA	👁️ + 🧤	↔️		⚠️ P	
CAPPUCCIO CANDELA	👁️ + 🧤		↔️	⚠️ P	
IMPIANTO ELETTRICO	👁️ + 🧤			⚠️ P	
IMPIANTO DI SCARICO	👁️			⚠️ P	
SILENZIATORE	👁️		↔️	⚠️ P	
GRUPPO TERMICO		👁️ + 🧤		⚠️ P	
PISTONE		👁️ + 🧤	↔️	⚠️ P	
SEGMENTO		👁️ + 🧤	↔️	⚠️ P	
CARTER MOTORE			👁️ + 🧤	⚠️ P	
ALBERO MOTORE			👁️ + 🧤	⚠️ P	
CUSCINETTI BANCO			👁️ + 🧤	⚠️ P	
SERIE CUSCINETTI MOTORE			👁️ + 🧤	⚠️ P	
CAMPANA FRIZIONE	👁️ + 🧤		↔️	⚠️ A	4.12
FRIZIONE CENTRIFUGA	👁️ + 🧤			⚠️ P	4.13
GANASCE FERODO FRIZIONE	👁️ + 🧤			⚠️ P	4.12-4.13
MINUTERIA INNESTO AVVIAMENTO	👁️ + 🧤			⚠️ P	
INGRANAGGIO AVVIAMENTO	👁️ + 🧤			⚠️ P	
DADI BULLONI-ELEMENTI DI FISSAGGIO	👁️ + 🧤			⚠️ A	6.2

👁️ = ISPEZIONARE O REGOLARE

🧤 = PULIZIA

🛢️ = LUBRIFICAZIONE

↔️ = SOSTITUIRE

⚠️ P = PERICOLO

⚠️ A = ATTENZIONE

✳️ : Pulire il filtro aria dopo ciascuna manche in condizioni ambientali polverose

CANDELA STANDARD	CANDELA PIÙ FREDDA
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG
CHAMPION N2C	CHAMPION N1C

6 CARATTERISTICHE TECNICHE	911 6,2 Hp	911 6,2 Hp	910 GP3 JUNIOR	910 S 6,2 HP	910 S 6,2 HP	910 S 4,2 HP	Dir Road S 4,2HP
MOTORE	Monocilindrico 2 l. - cilindro in alluminio						
RAFFREDDAMENTO	aria	H ₂ O	aria	H ₂ O	aria		aria
ALESAGGIO E CORSA	36 x 39						
CILINDRATA	39,69						
RAPPORTO DI COMPRESSIONE	16,2:1		14:1	16,2:1			14:1
CARBURATORE	SHA 14-14						
ACCENSIONE	Elettronica a scarica induttiva						
ALIMENTAZIONE	Benzina verde con olio sintetico al 2%						
CANDELA	Champion N2C						
ASPIRAZIONE	Con valvola lamellare nel carter						
AVVIAMENTO	A strappo con fune autocavvolgente						
FRIZIONE	A secca con masse centrifughe						
TELAIO	Pressofuso in lega leggera a doppia trave diagonale		tubi di acciaio a traliccio				Pressofuso in lega leggera a doppia trave diagonale
FRENO ANTERIORE	N°2 Ø 122 mm.		Ø 148 mm.				Ø 122mm.
FRENO POSTERIORE	Ø 122 mm.		Ø 130 mm.				Ø 122mm.
PNEUMATICO ANTERIORE	90/65-R6,5		90/65-R6,5 J	90/65-R6,5			90/80-5
PNEUMATICO POSTERIORE	110/50-R6,5		90/65-R6,5 J	110/50-R6,5			90/80-5
CAPACITA' SERBATOIO	2,4 Litri		2,2 Litri				1,8 Litri
PESO A VUOTO	22 Kg.	23 Kg.	20,5 Kg.	19 Kg.			18 Kg.
LUNGHEZZA	1.030 mm.		940mm.		945 mm.		965 mm.
LARGHEZZA	260 mm.		240 mm.		240 mm.		210 mm.
ALTEZZA SELLA	455 mm.		395mm.	400 mm.			385 mm.

6.2 TABELLA COPPIE DI SERRAGGIO MINUTERIA TELAI E CICLISTICA

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.ft	FRENA FILETTO
PERNO RUOTA ANTERIORE	M8	25	2,5	18,5	
VITI FISSAGGIO SEMIMANUBRIO	M6	15	1,5	11,1	
VITI FISSAGGIO PASTIGLIE FRENO	M4	5,7	0,57	4,21	LOCTITE 242
PERNO RUOTA POSTERIORE	M10	50	5	37	
PERNO MOTORE-FORCELLONE	M8	25	2,5	18,5	
VITI PIASTRA SUP. E INF. FORCELLA	M5	7	0,7	5,2	
VITI DISCHI FRENO	M5	6	0,6	4,44	LOCTITE 242
VITE CANOTTO DELLO STERZO	M10	45	4,5	33,3	

TABELLA COPPIE DI SERRAGGIO MINUTERIA MOTORE N.m / Lbf . ft

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.ft	FRENA FILETTO
DADI DELLA TESTA	M6	10	1	7,40	
DADO ALBERO MOTORE LATO FRIZIONE	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 270
DADO ALBERO MOTORE LATO ACCENSIONE	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
CANDELA		13	1,3	9,6	

I valori di coppia sopraelencati sono per i punti di serraggio più importanti.

Se una certa coppia non è elencata, utilizzare gli standard forniti di seguito.

VALORI DI COPPIA STANDARD

	N.m	Kgf.m	Lbf.ft
BULLONE E DADO DA 5 mm	6	0,6	4,44
BULLONE E DADO DA 6 mm	10	1	7,40
BULLONE E DADO DA 8 mm	25	2,5	18,50
BULLONE E DADO DA 10 mm	45	4,5	33,30
BULLONE E DADO DA 12 mm	55	5,5	40,70