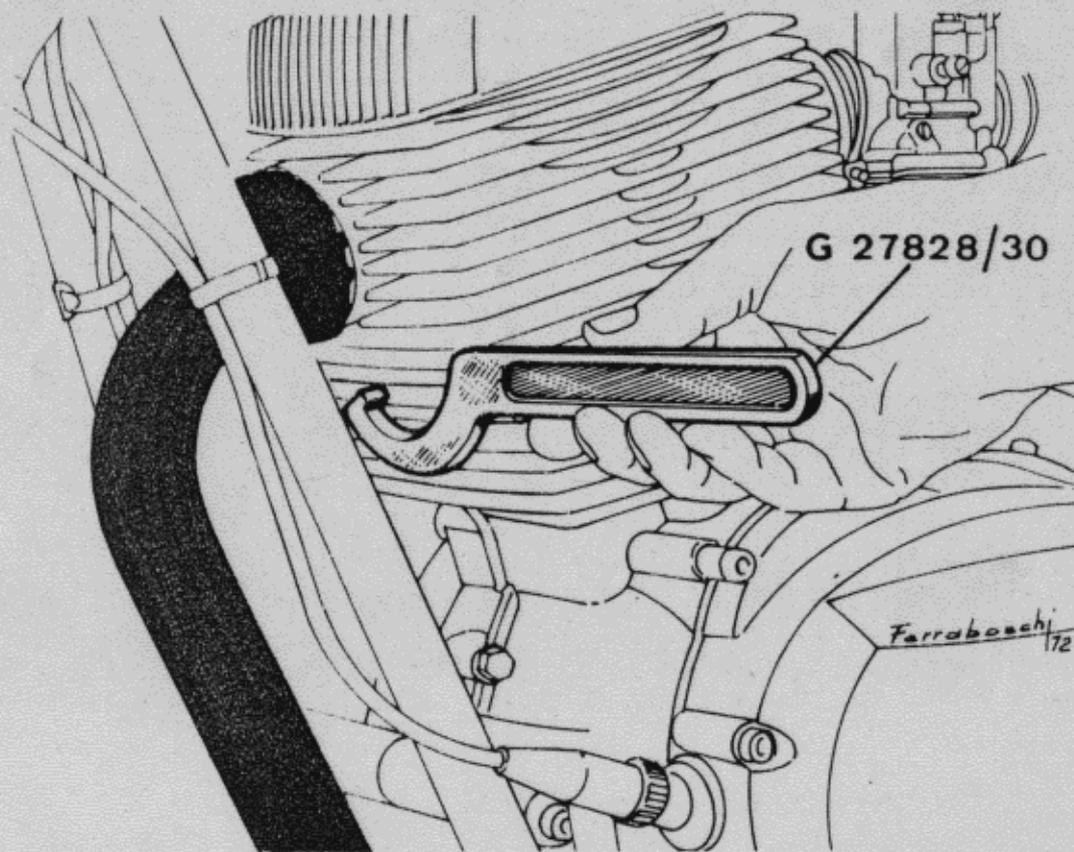


SMONTAGGIO

Tubo scarico



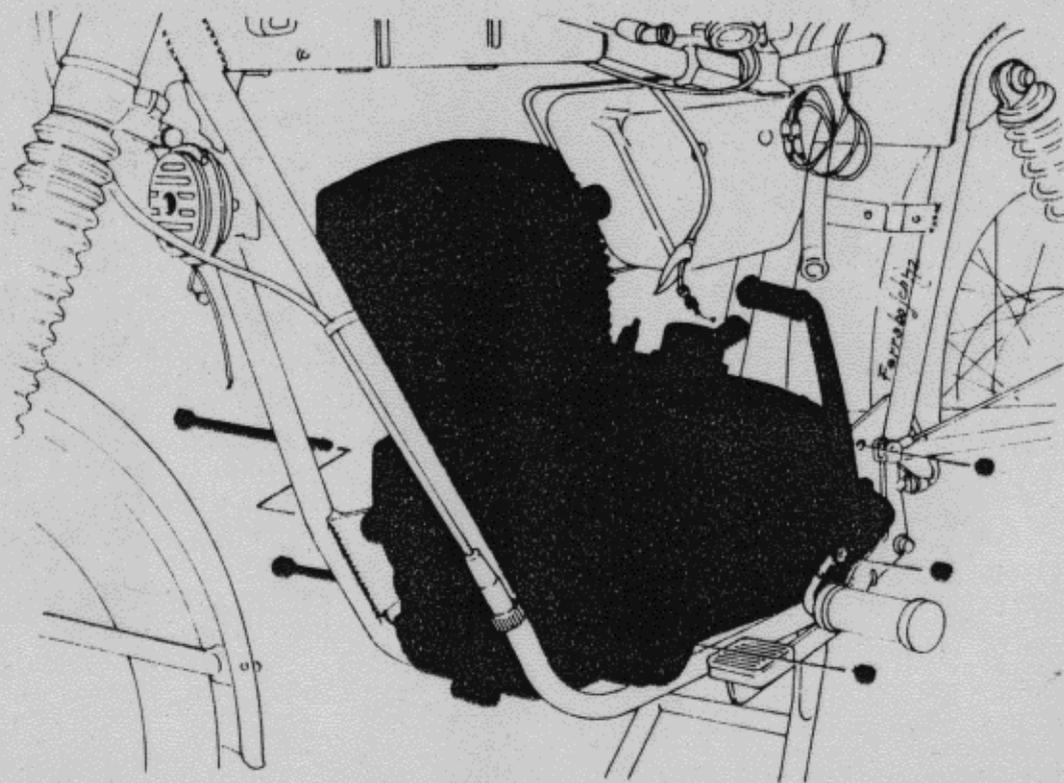
Procedura

- Svitare la ghiera fissaggio tubo scarico usando la chiave a settore G 27828/30.

Fig. 26

SMONTAGGIO

Motore dal telaio



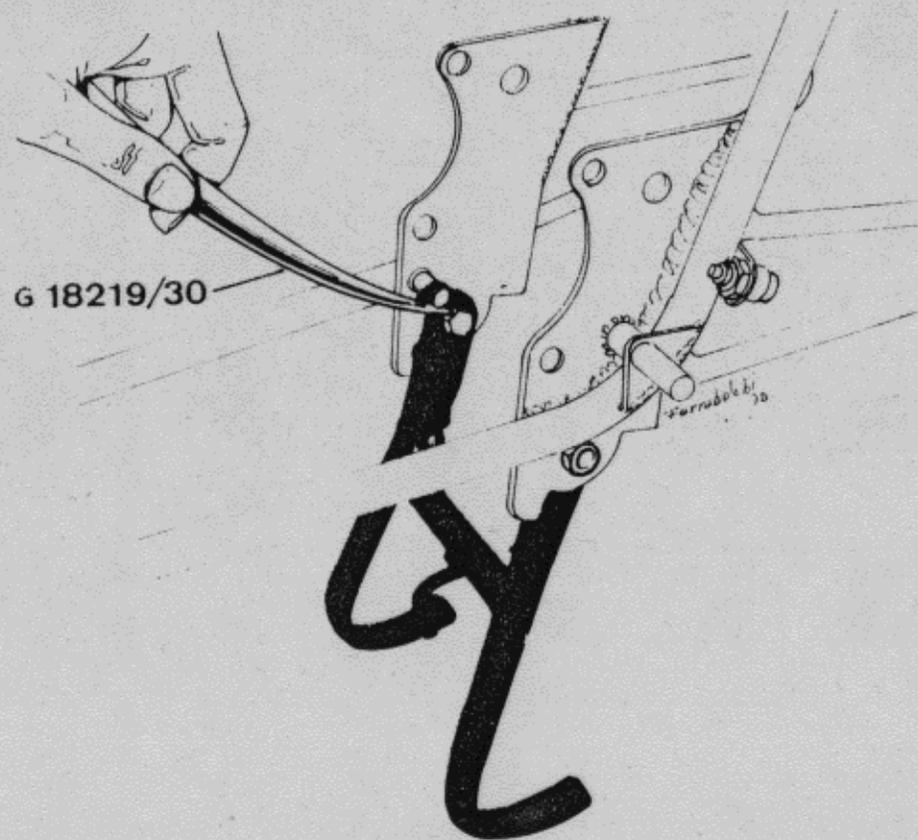
Procedura

- Togliere bobina, carburatore e cassetta lato sinistro.
- Allentare il dado dal perno fissaggio forcellone.
- Togliere i dadi dai perni anteriori e posteriori di fissaggio motore.
- Sfilare i perni.
- Togliere il motore prendendolo nella parte superiore, alzandolo ed inclinandolo verso l'operatore.

Fig. 27

SMONTAGGIO

Cavalletto reggimacchina



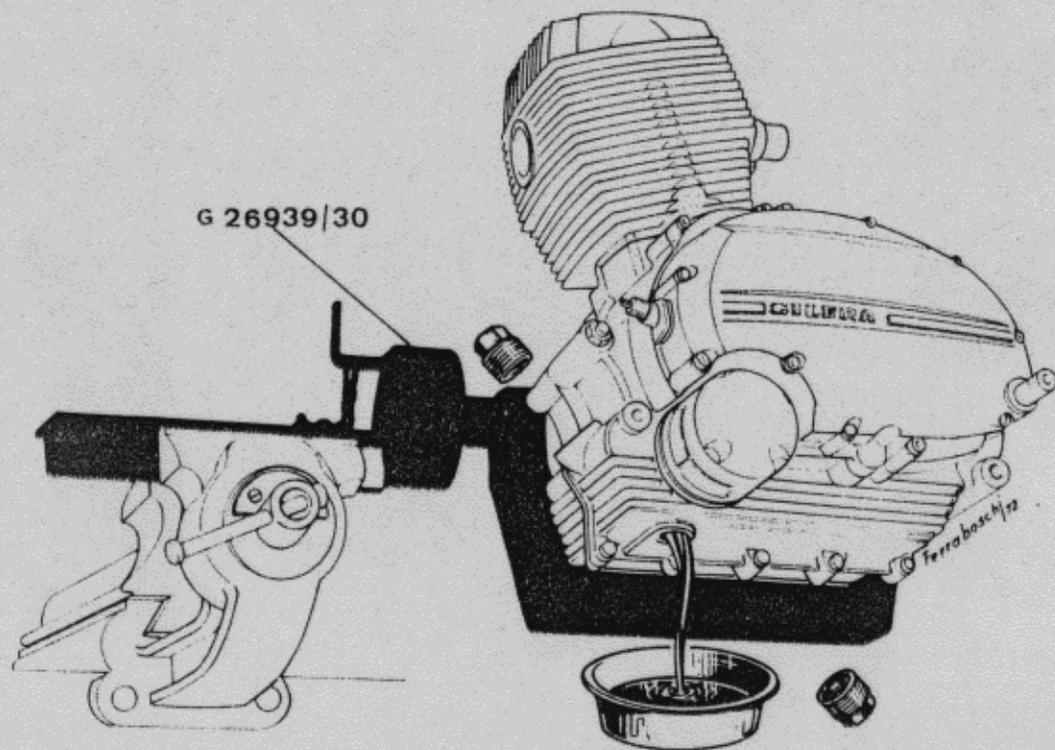
Procedura

- Togliere la molla usando la leva speciale G 18219/30.

Fig. 28

SMONTAGGIO

Scarico olio motore



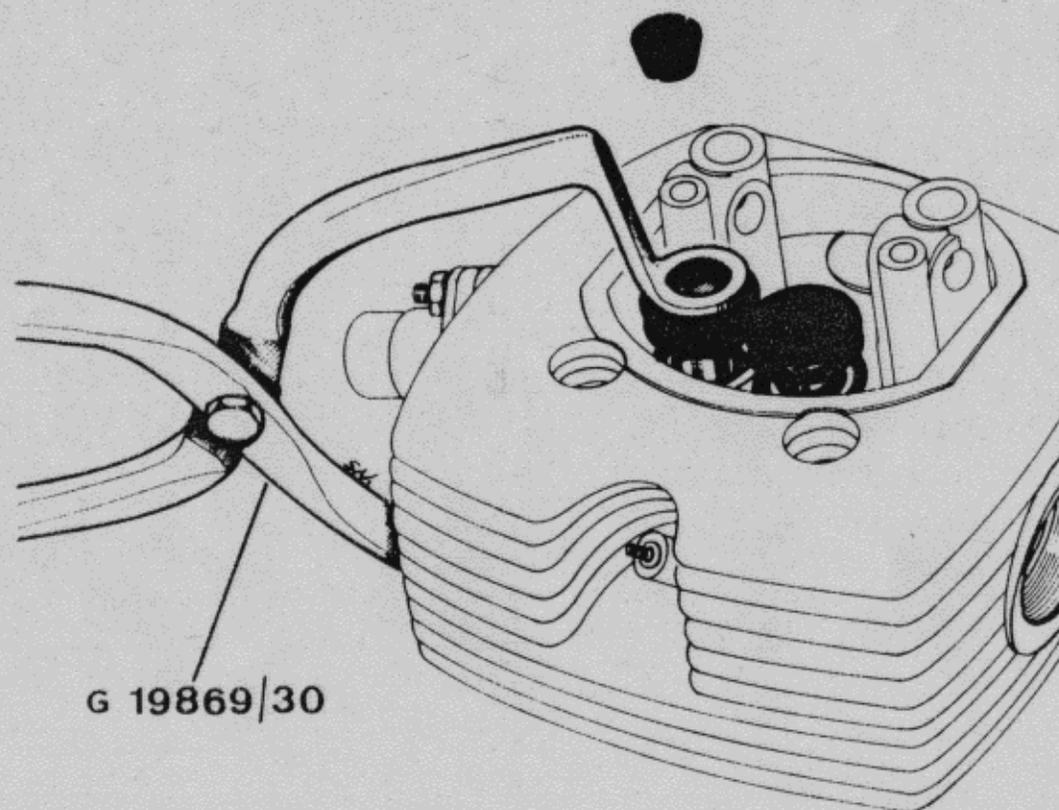
Procedura

- Fissare il motore sull'apposito supporto G 26939/30.
- Svitare il tappo e scaricare l'olio in una bacinella.

Fig. 29

SMONTAGGIO

Valvole



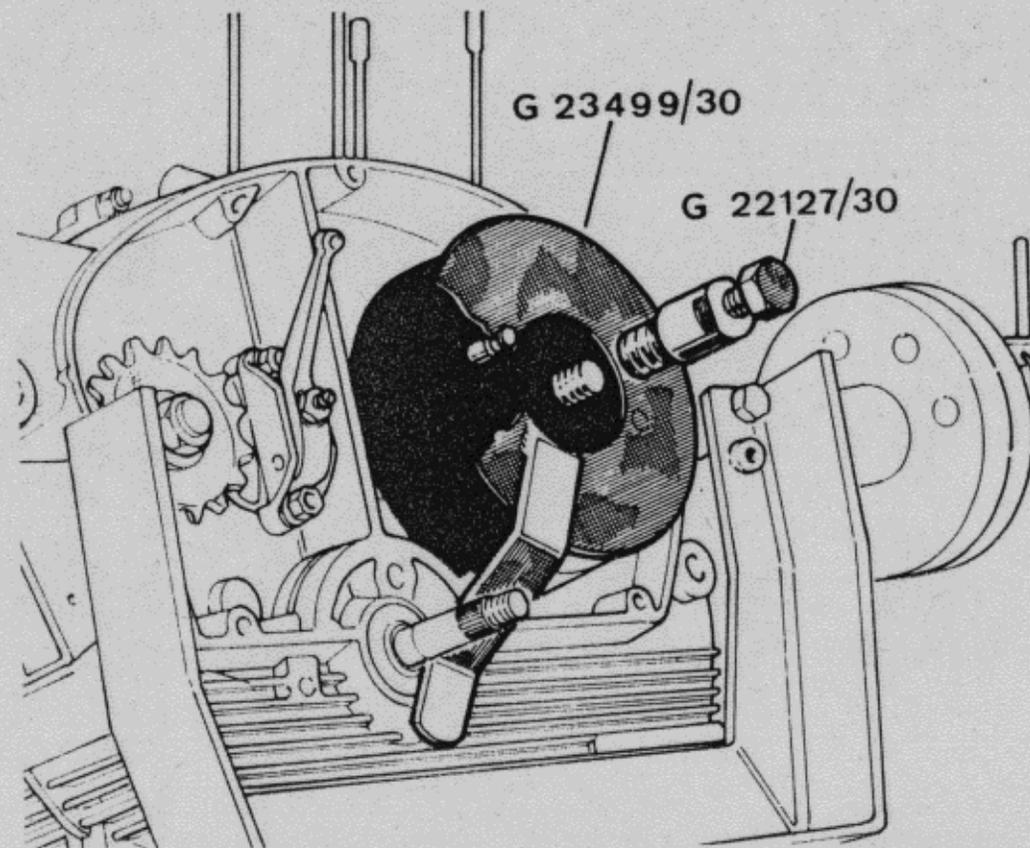
Procedura

- Smontare le molle valvole servendosi della pinza speciale G 19869/30, facendo attenzione ai semiconi e alle lunette.
- Sfilare le valvole.

Fig. 30

SMONTAGGIO

Volano magnete



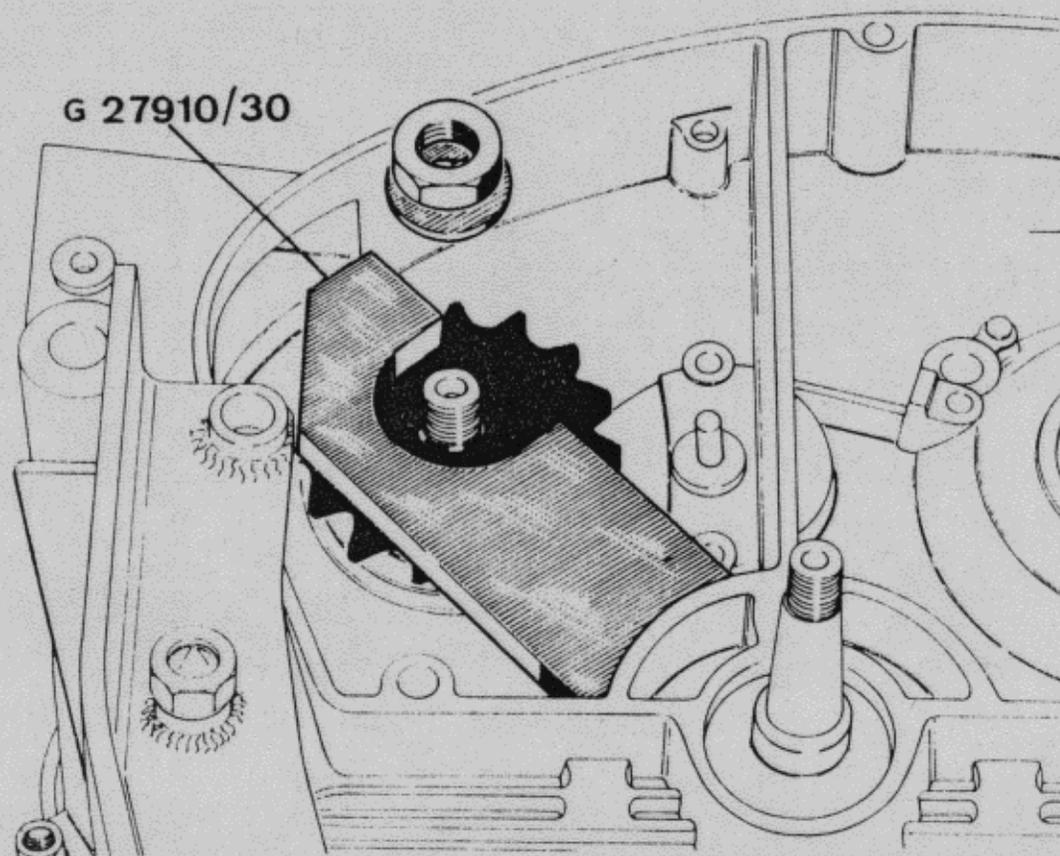
Procedura

- Bloccare il rotore volano con la briglia G 23499/30.
- Svitare il dado fissaggio rotore con una normale chiave a tubo.
- Smontare il rotore mediante l'estrattore G 22127/30.
- Tracciare due segni di riferimento, uno sul carter e l'altro in corrispondenza sulla piastra porta bobine, per avere un riferimento di massima al rimontaggio.
- Togliere la piastra porta bobine previo allentamento delle tre viti di fissaggio.

Fig. 31

SMONTAGGIO

Pignone



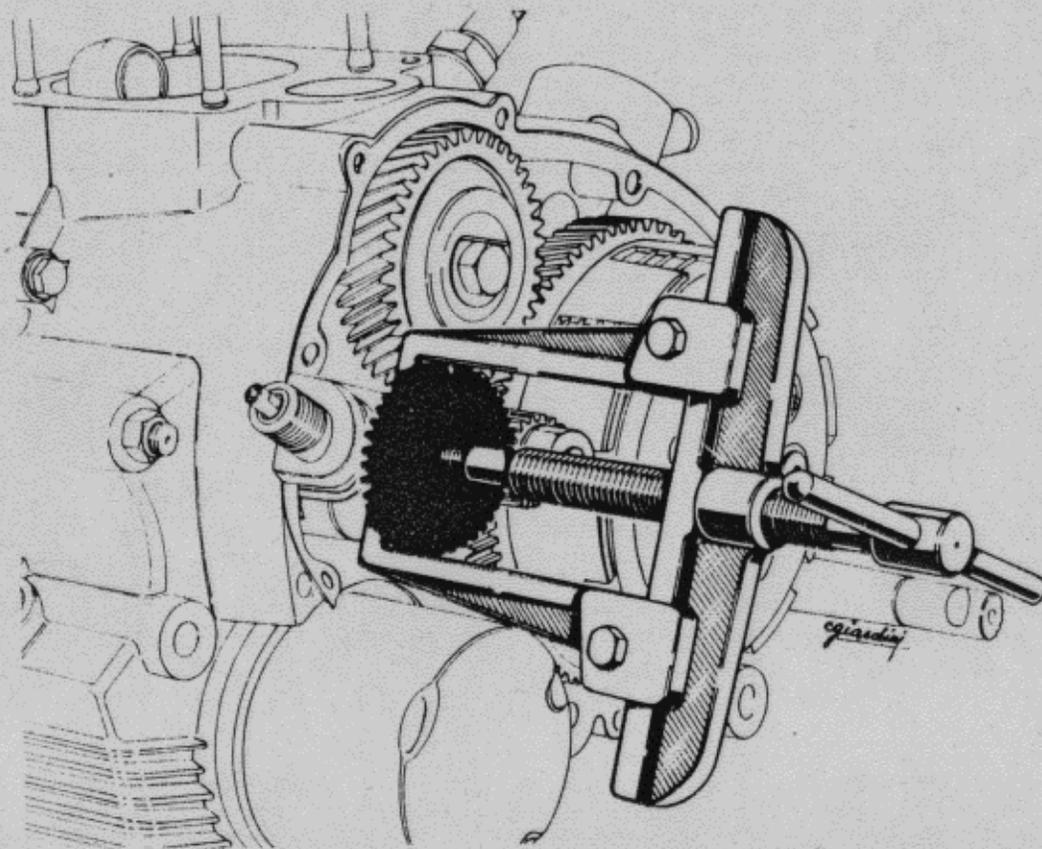
Procedura

- Appiattire la rondella di fermo.
- Bloccare il pignone con la briglia G 27910/30.
- Allentare il dado ed estrarre il pignone.

Fig. 32

SMONTAGGIO

Ingranaggio comando pompa olio



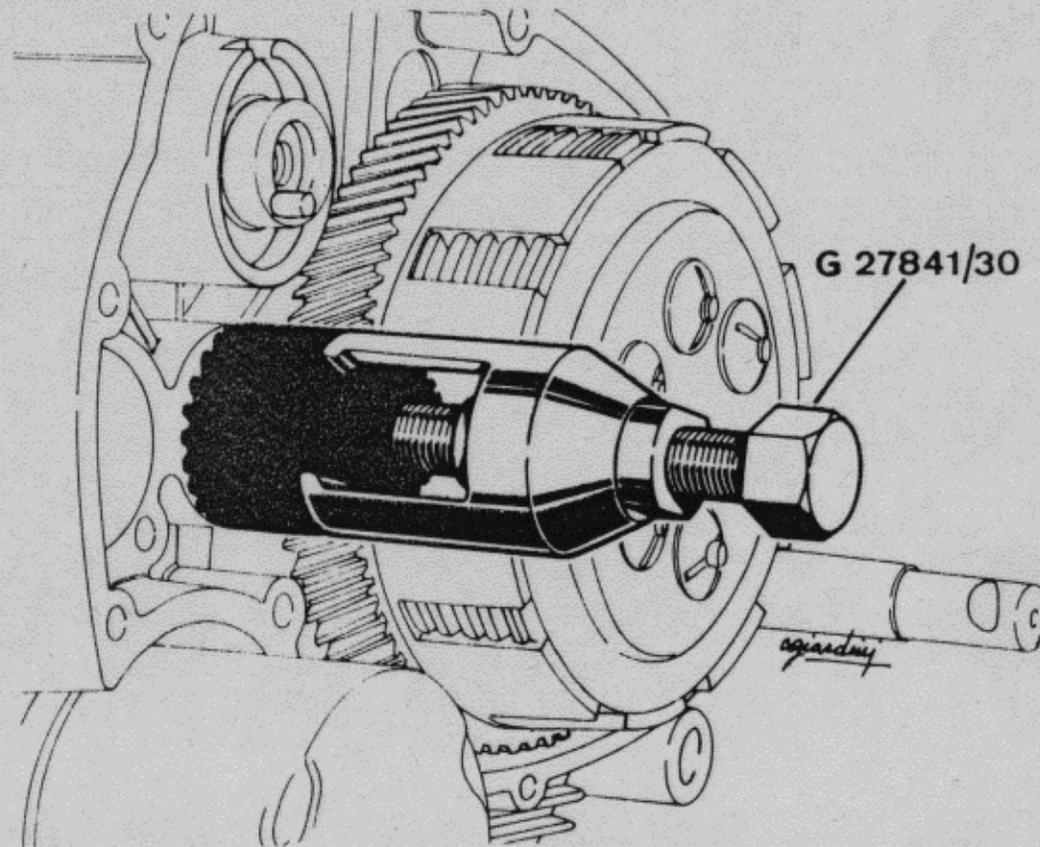
Procedura

- Togliere il dado e la rondella.
- Sfilare l'ingranaggio usando un estrattore normale in commercio.

Fig. 33

SMONTAGGIO

Ingranaggio albero motore



Procedura

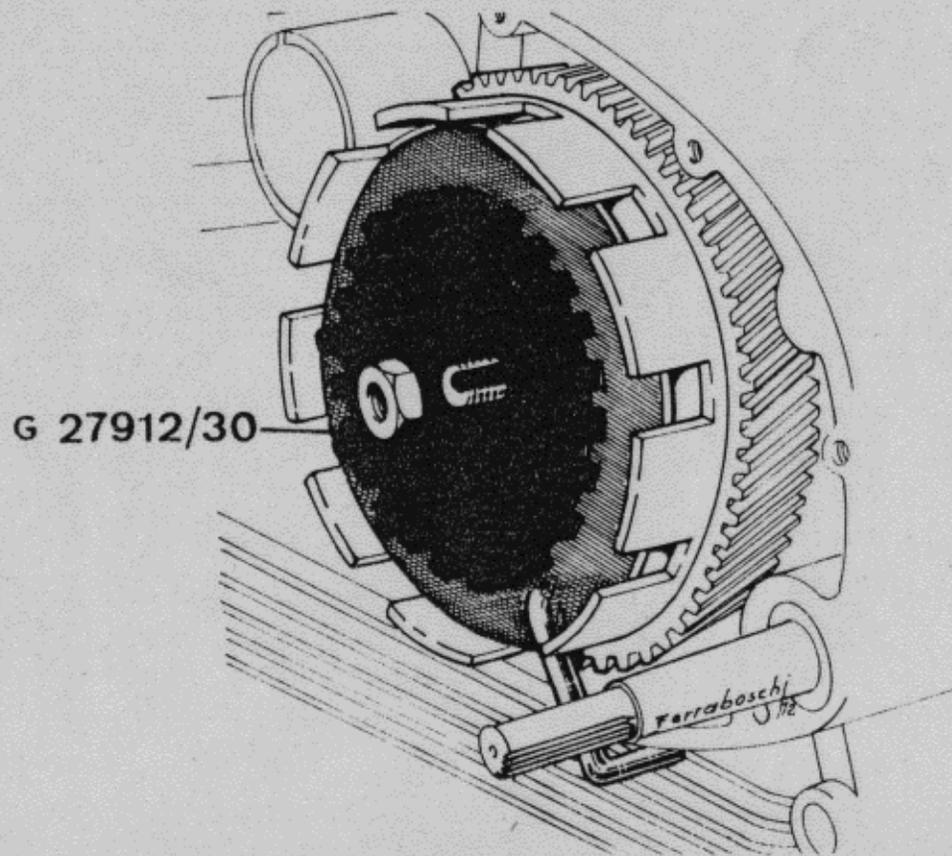
- Togliere il dado e la rondella.
- Sfilare l'Ingranaggio usando l'estrattore G 27841/30.

Fig. 34

6-14

SMONTAGGIO

Tamburo frizione



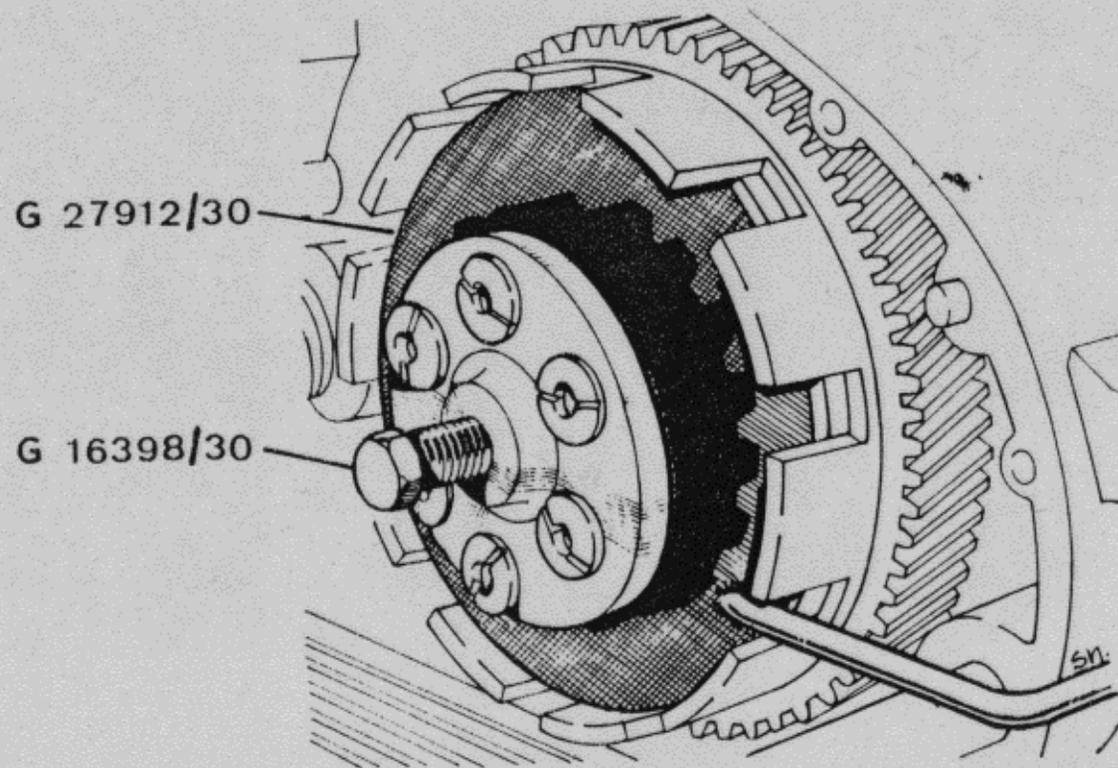
Procedura

- Togliere il dado fissaggio tamburo interno servendosi della briglia G 27912/30.

Fig. 35

SMONTAGGIO

Tamburo interno frizione



Procedura

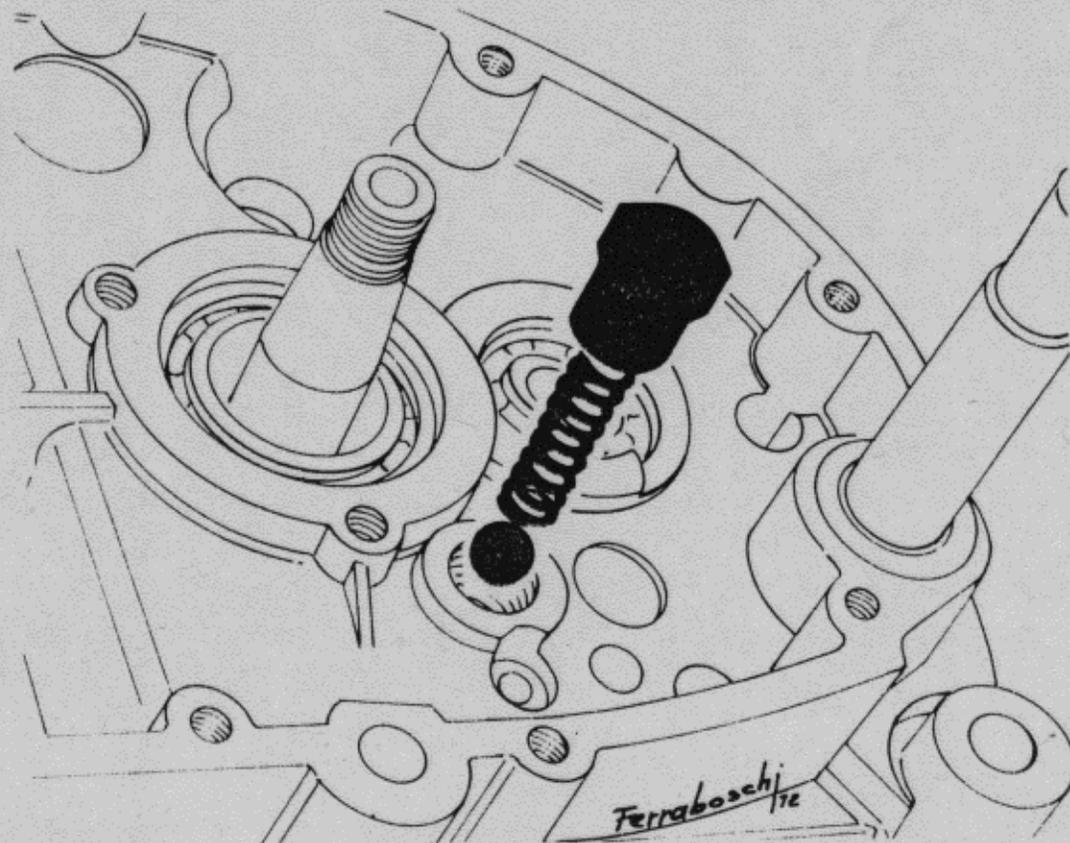
— Togliere il tamburo interno usando l'estrattore G 16398/30.

N.B. - Per evitare la rottura dell'albero primario ricordarsi di mettere il distanziale.

Fig. 36

SMONTAGGIO

Sfera arresto selettore



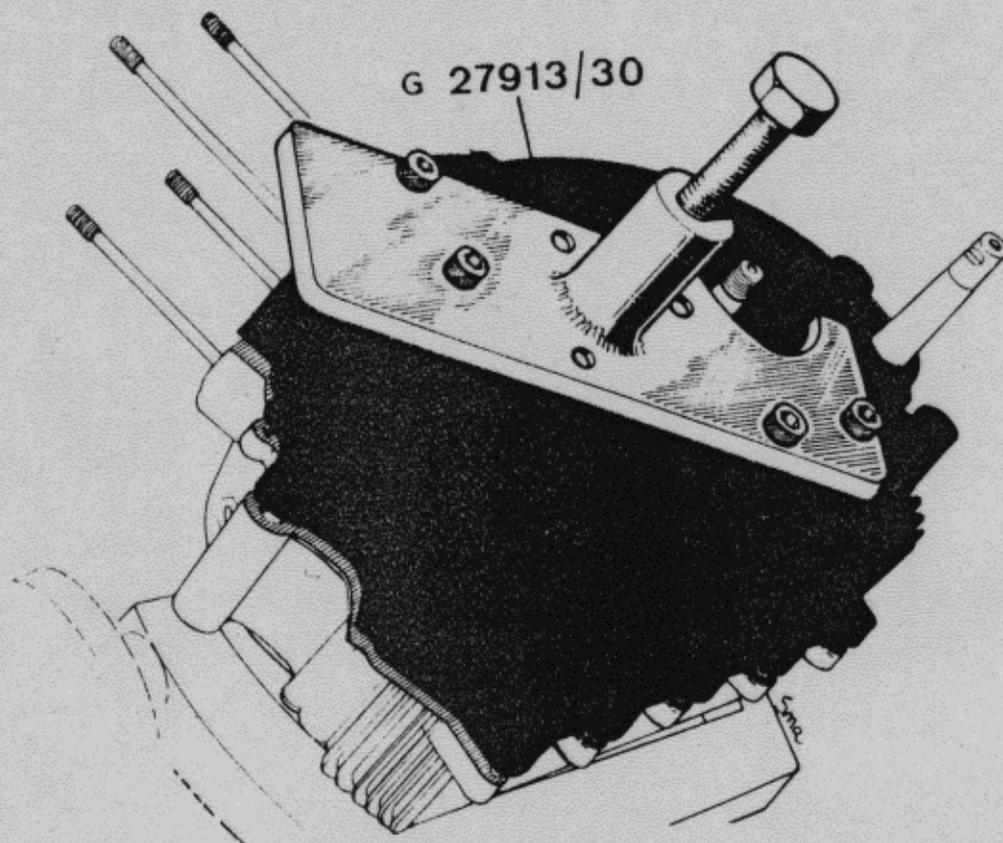
Procedura

- Svitare il tappo.
- Togliere la molla e facendo attenzione a non perdere la sfera.

Fig. 37

SMONTAGGIO

Semicarter sinistro lato frizione



Procedura

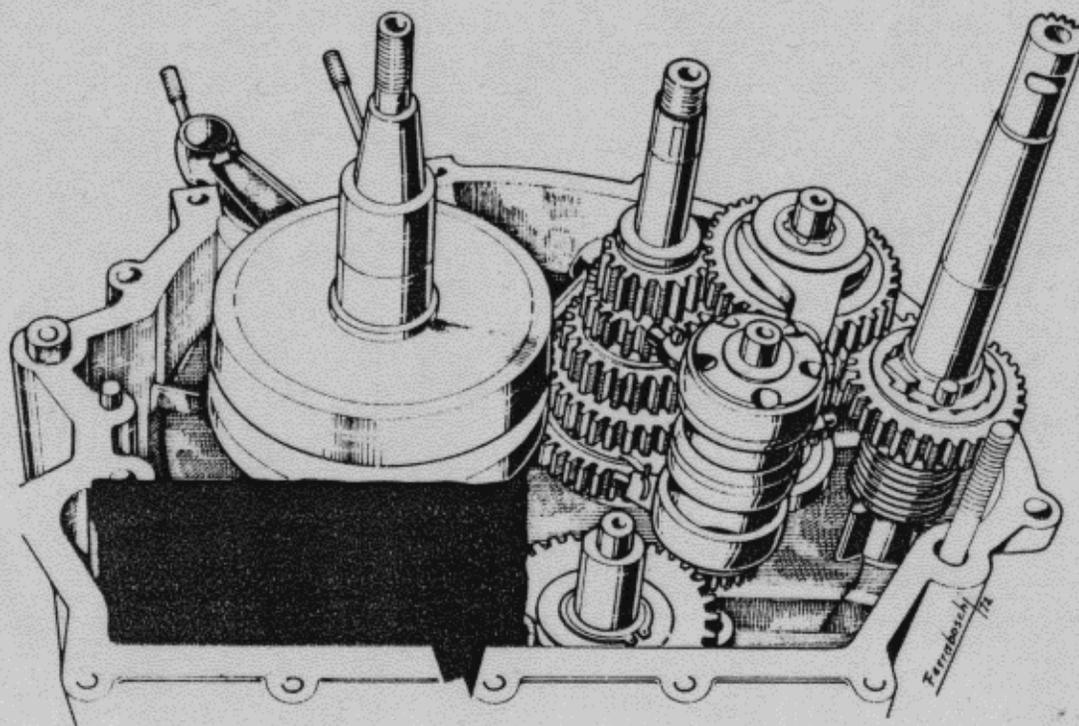
- Togliere i bulloni di unione carter.
- Applicare l'attrezzo G 27913/30 sul semicaratter sinistro.
- Avvitare il bullone fino allo sfilamento completo del semicaratter sinistro lasciando tutti gli organi interni sul carter destro.

N.B. - Al momento dell'apertura carter fare attenzione alla posizione, dimensione e quantità delle rondelle di rasamento e spallamento che debbono essere rimesse accuratamente al loro posto al momento del rimontaggio.

Fig. 38

SMONTAGGIO

Alberi cambio, albero messa in moto e selettore



Procedura

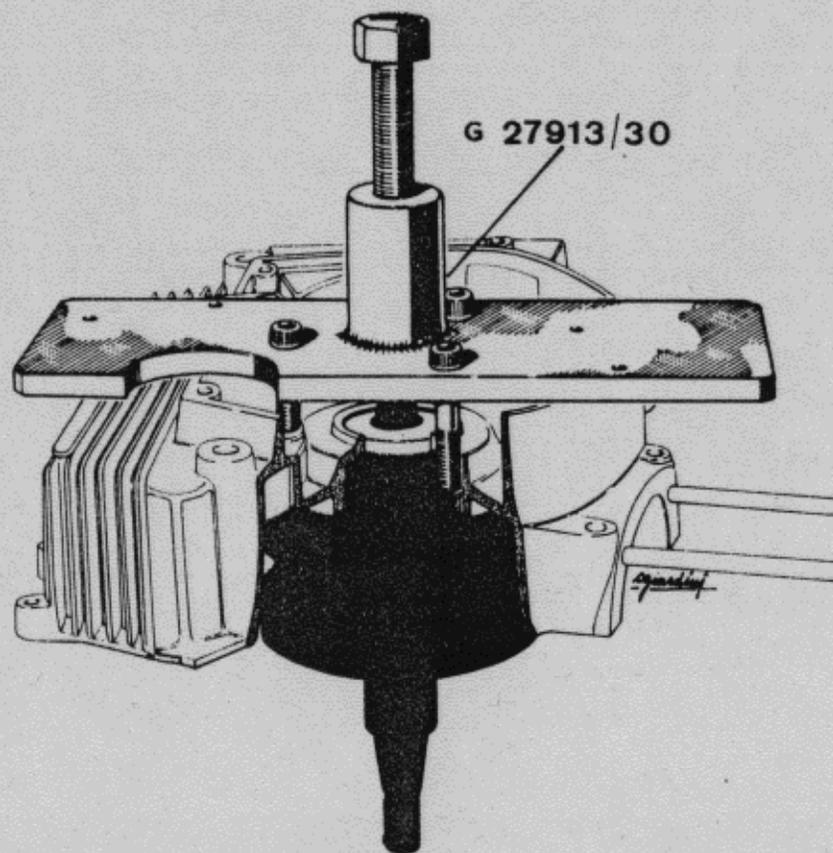
- Sfilare a mano gli alberi del cambio, albero messa in moto e selettore.
- Se necessario, smontare i forcellini sposta marce estraendo la coppia di fermo del pernetto.

N.B. - Nel rimontare il filtro olio fare attenzione che sia montato come illustrato in figura.

Fig. 39

SMONTAGGIO

Albero motore dal semicarter destro



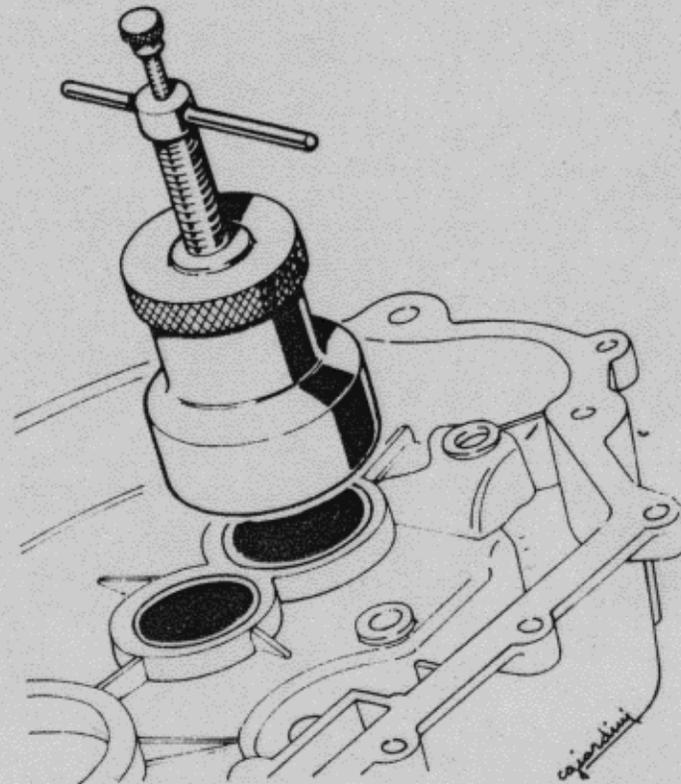
Procedura

- Applicare l'attrezzo G 27913/30 sul semicarter destro.
- Avvitare il bullone fino allo sfilamento completo dell'albero motore dalla sua sede.

Fig. 40

SMONTAGGIO

Estrazione cuscinetti



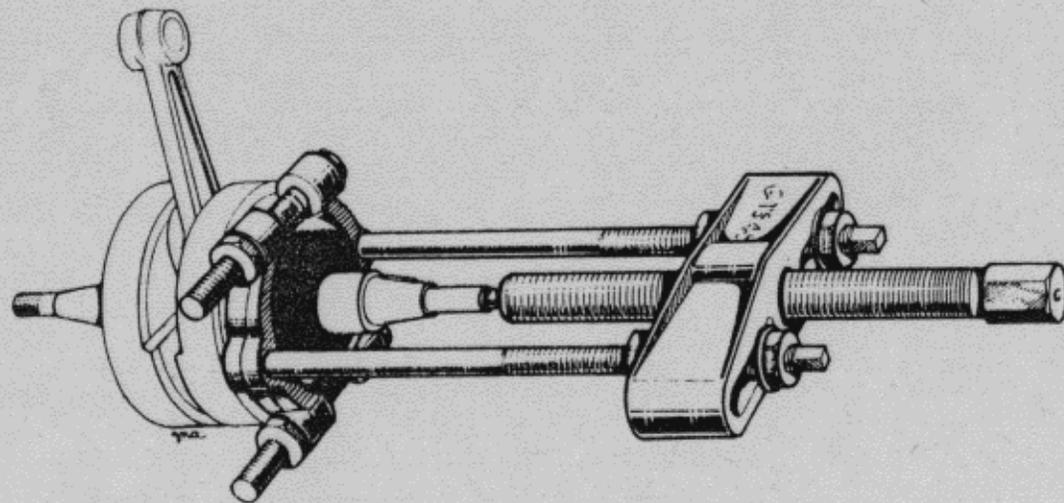
Procedura

- Per estrarre i cuscinetti usare appositi estrattori reperibili in commercio. (Vedi elenco attrezzi normali).

Fig. 41

SMONTAGGIO

Cuscinetti sull'albero motore



Procedura

— Togliere i cuscinetti usando un estrattore reperibile in commercio.

Fig. 42

7ª SEZIONE - Tolleranza di montaggio

Pistone-cilindro 125 5V Arcore	7- 2	Punterie	7-14
Pistone-cilindro 150 5V Arcore	7- 3	Ingranaggi folle albero secondario	7-15
Spinotto e pistone	7- 4	Ingranaggi folle albero secondario e albero primario	7-16
Anelli elastici di compressione	7- 5	Ingranaggio folle albero primario	7-17
Estremità anelli elastici	7- 6	Ingranaggio messa in moto	7-18
Biella, spinotto e asse accoppiamento	7- 7	Forcella e tamburo a glifi	7-19
Volani e biella	7- 8	Forcella e manicotto 1ª vel.	7-20
Valvole e guide valvola	7- 9	Forcella e ingranaggi scorrevole	7-21
Molle valvole	7-10	Pompa olio	7-22
Perno supporto e bilancieri	7-11	Tubo portante ed elemento mobile	7-23
Tamburo frizione e albero primario cambio	7-12	Bronzine forcella posteriore	7-24
Profilo albero a camme	7-13		

SELEZIONE ACCOPPIAMENTI PISTONI E CILINDRI MOTOCICLI « 125 5V - ARCORE »

Classe	Normale		Maggiorato M 2		Maggiorato M 4		Maggiorato M 6	
	Pistone Ø P	Cilindro Ø C						
A	55,950	56,000	56,150	56,200	56,350	56,400	56,550	56,600
B	55,955	56,005	56,155	56,205	56,355	56,405	56,555	56,605
C	55,960	56,010	56,160	56,210	56,360	56,410	56,560	56,610
D	55,965	56,015	56,165	56,215	56,365	56,415	56,565	56,615
E	55,970	56,020	56,170	56,220	56,370	56,420	56,570	56,620

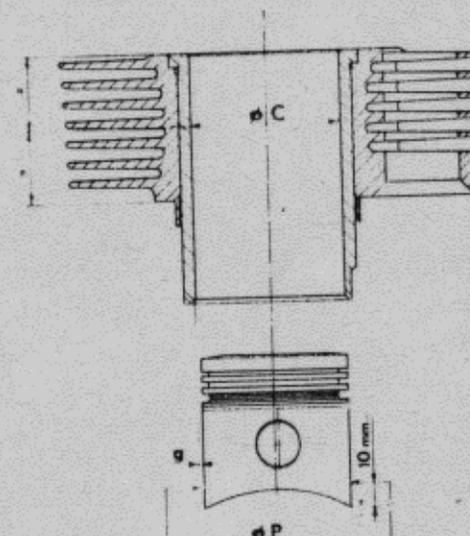


Fig. 43

ACCOPIAMENTI

I pistoni ed i cilindri sono accoppiati con gioco di mm. 0,05, cioè secondo una delle coppie corrispondenti di valori « P » e « C » riportate in tabella.

LIMITI DI USURA

Il gioco massimo « g » ammesso al limite di usura è di mm. 0,10.

Le quote dei diametri « P » e « C » rilevate come indicano le figure, sono stampigliate rispettivamente sulla testa del pistone e sulla base appoggio testa del cilindro. Dette quote corrispondono ad uno dei valori riportati in tabella con arrotondamento $\pm 0,002$. I pistoni ed i cilindri maggiorati portano la stampigliatura della classe unitamente alla stampigliatura M2, M4 o M6 a seconda se la maggiorazione è mm 0,2, mm 0,4 o mm 0,6.

SELEZIONE ACCOPPIAMENTI PISTONI E CILINDRI MOTOCICLI « 150 5V - ARCORE »

Classe	Normale		Maggiorato M 2		Maggiorato M 4		Maggiorato M 6	
	Pistone Ø P	Cilindro Ø C						
A	59,950	60,000	60,150	60,200	60,350	60,400	60,550	60,600
B	59,955	60,005	60,155	60,205	60,355	60,405	60,555	60,605
C	59,960	60,010	60,160	60,210	60,360	60,410	60,560	60,610
D	59,965	60,015	60,165	60,215	60,365	60,415	60,565	60,615
E	59,970	60,020	60,170	60,220	60,370	60,420	60,570	60,620

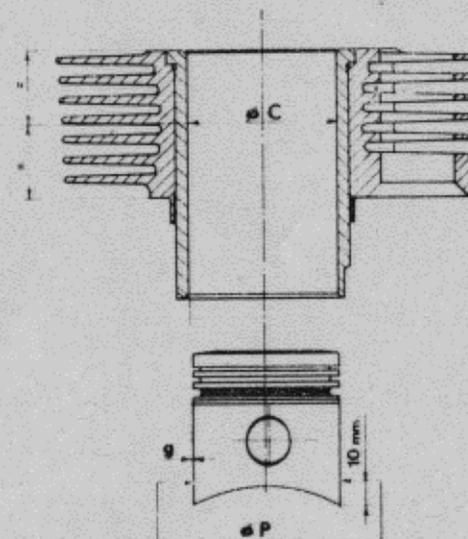


Fig. 43/B

ACCOPPIAMENTI

I pistoni ed i cilindri sono accoppiati con gioco di mm. 0,05, cioè secondo una delle coppie corrispondenti di valori « P » e « C » riportate in tabella.

LIMITI DI USURA

Il gioco massimo « g » ammesso al limite di usura è di mm. 0,10.

Le quote dei diametri « P » e « C » rilevate come indicano le figure, sono stampigliate rispettivamente sulla testa del pistone e sulla base appoggio testa del cilindro. Dette quote corrispondono ad uno dei valori riportati in tabella con arrotondamento $\pm 0,002$. I pistoni ed i cilindri maggiorati portano la stampigliatura della classe unitamente alla stampigliatura M2, M4 o M6 a seconda se la maggiorazione è mm 0,2, mm 0,4 o mm 0,6.