

INDICE

I.	SPECIFICHE TECNICHE	3
1.	SPECIFICHE TECNICHE	4
2.	CURVE DI RENDIMENTO	5
3.	VISTE E DIMENSIONI	7
4.	DIMENSIONI ALBERO PRESA DI FORZA	11
II.	COSTRUZIONE E FUNZIONAMENTO	13
1.	MECCANISMO CARBURATORE	14
2.	MECCANISMO REGOLATORE	15
III.	INFORMAZIONI PER CONTROLLI	17
1.	PRECAUZIONI PER ISPEZIONI	18
2.	UBICAZIONE NUMERO DI SERIE	19
3.	STANDARD DI MANUTENZIONE	20
4.	COPIE DI SERRAGGIO	21
5.	ATTREZZI SPECIALI	22
6.	RICERCA AVARIE	23
7.	PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	25
VI.	ISPEZIONI E MANUTENZIONE	27
1.	CAMBIO OLIO MOTORE	28
2.	CAMBIO OLIO AL CAMBIO	28
3.	PULIZIA FILTRO ARIA	29
4.	PULIZIA CANDELA/REGOLAZIONE	29
5.	PULIZIA FILTRO CARBURANTE	30
6.	PULIZIA CAMERA COMBUSTIONE/ LAPPATURA VALVOLA	30
7.	REGOLAZIONE ANTICIPO	31
8.	REGOLAZIONE GIOCO PUNTERIE	32
9.	REGOLAZIONE CARBURATORE	32
10.	TARATURA REGOLATORE	33
11.	CONTROLLO COMPRESSIONE	33
12.	PROVA SCINTILLA	34



HONDA
G150/G200

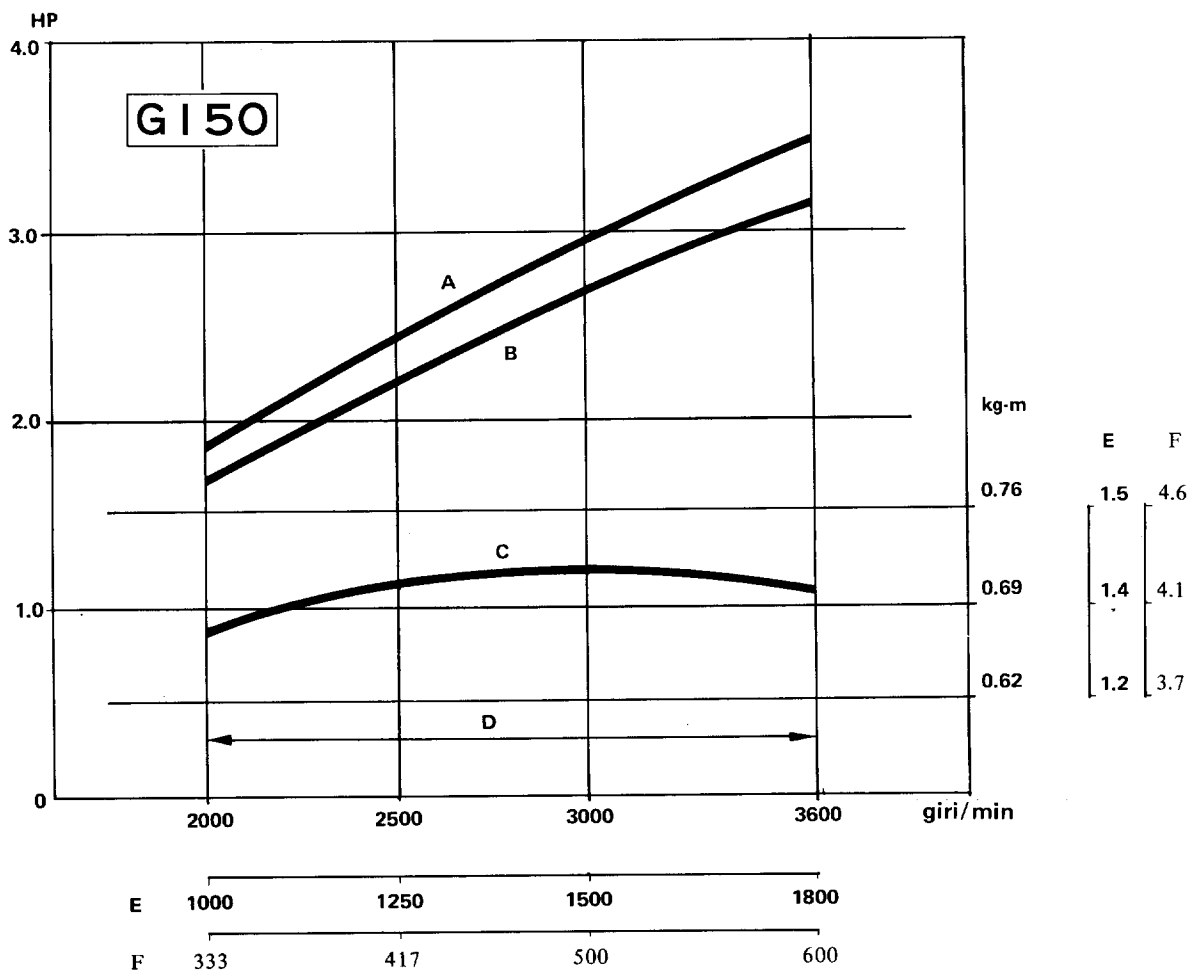
I. SPECIFICHE TECNICHE

1. SPECIFICHE TECNICHE
2. CURVE DI RENDIMENTO
3. VISTE E DIMENSIONI
4. DIMENSIONI ALBERO PRESA DI FORZA

I.1 SPECIFICHE TECNICHE

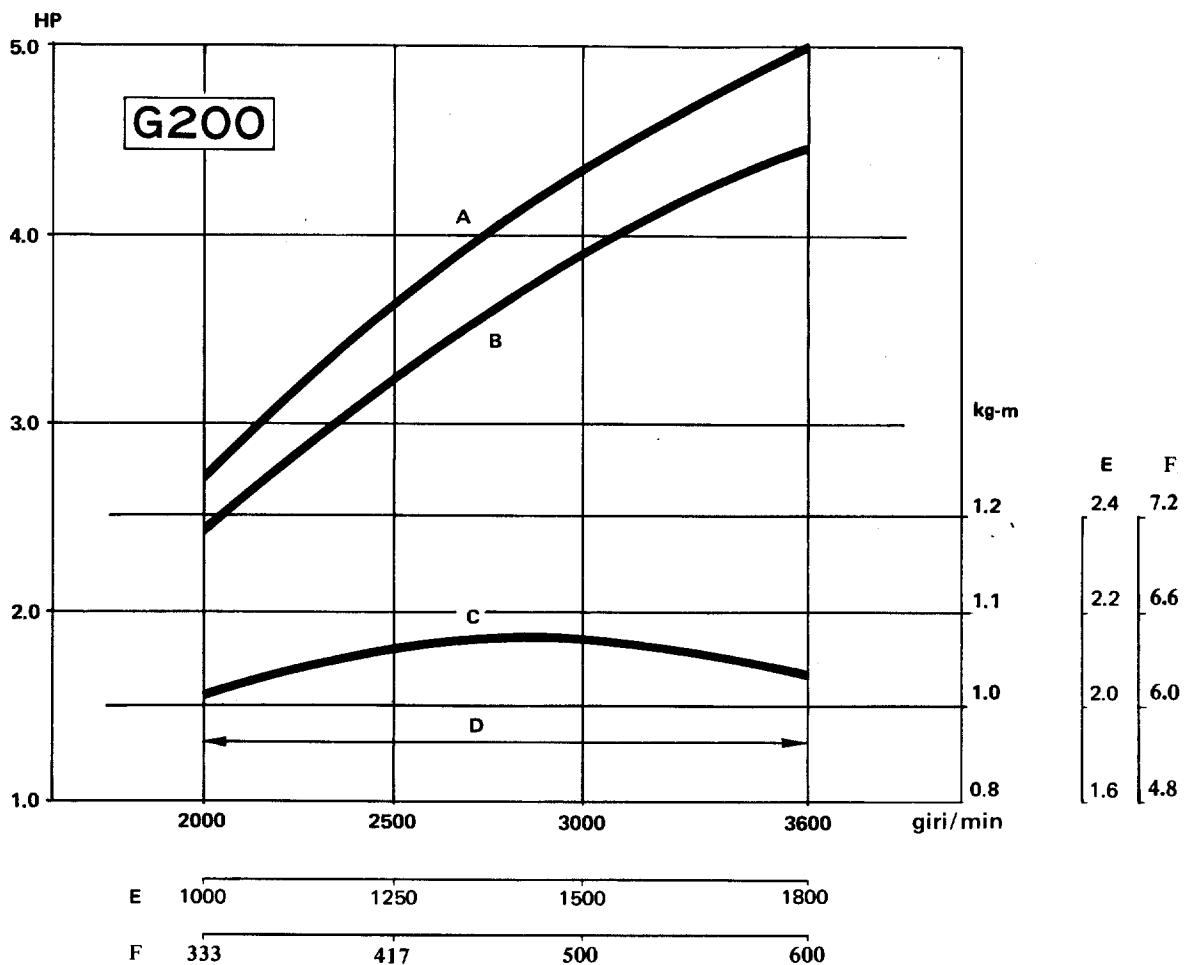


Modello	Motore G150	Motore G200
Tipo	4 tempi, valvole laterali	—
Cilindrata	144 cm ³	197 cm ³
Corsa × alesaggio	64 × 45 mm	67 × 56 mm
Potenza Max	2.6 kW/3600 giri/min. (3.5 HP)	3.7 kW/3600 g/m (5HP)
Coppia Max	72 Kg-cm (7 N•m)	106 Kg-cm (10 N•m)
	Presa di moto Albero Gomiti	106 Kg-cm (10 N•m)
	Presa di moto Albero Cammes	212 Kg-cm (21 N•m)
	Riduzione 1/2	212 Kg-cm (21 N•m)
	Riduzione 1/6	636 Kg-cm (62 N•m)
Rapporto compressione	432 Kg-cm (42 N•m)	—
Consumo carburante	6.5 : 1	—
Raffreddamento	420 g/kWh	390 g/kWh
Sistema accensione	Aria forzata	—
Anticipo	Volano magnete	—
	20° prima del P.M.S.	—
Candela	B-4H (NGK)	—
	BR-4HS (NGK)	—
Carburatore	Orizzontale valvola farfalla	—
Filtro aria	Semi secco	—
	Bagno d'olio	—
Regolatore	Centrifugo	—
Lubrificazione	Sbattimento	—
Capacità olio	0.7 litri	—
Avviamento	A strappo	—
Arresto	Circuito primario a massa	—
Capacità serbatoio	2.5 litri	35 litri
Dispositivi Riduzione		
Capacità olio	Riduzione 1/2	0.5 litri
	Riduzione 1/6	—
Frizione per riduzione 1/2		Frizione centrifuga
	Innestata	1800 g/min
	Disinnestata	2200 g/min
	0.15 litri	

PRESTAZIONI

NOTE SULLE CURVE

- A CURVA POTENZA MASSIMA
- B CURVA POTENZA MASSIMA RACCOMANDATA IN ESERCIZIO
- C COPPIA MASSIMA
- D CAMPO VELOCITÀ RACCOMANDANTE
- E SCALA ALBERO A CAMES (RIDUZIONE 1/2)
- F RIDUZIONE 1/6

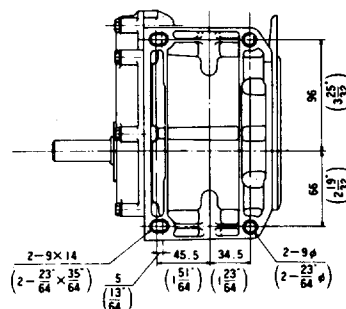
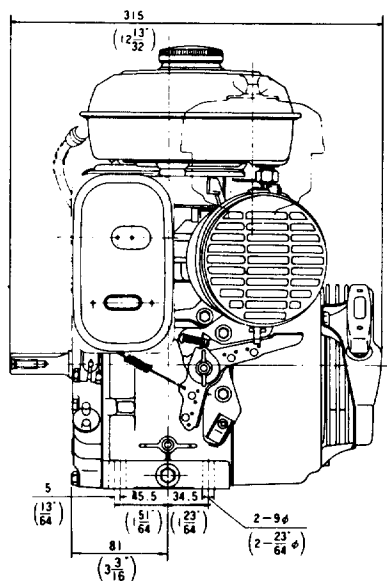
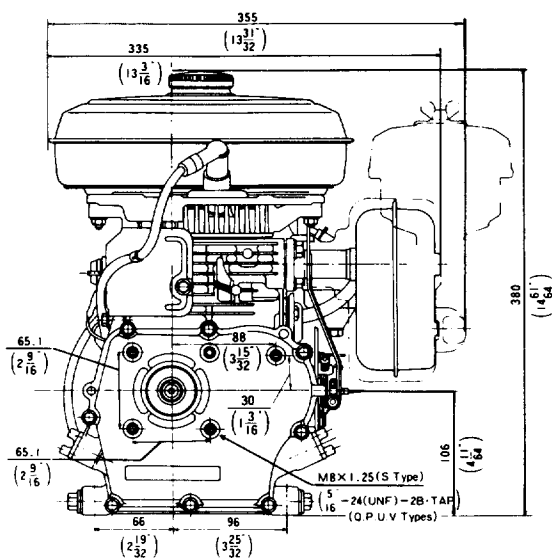
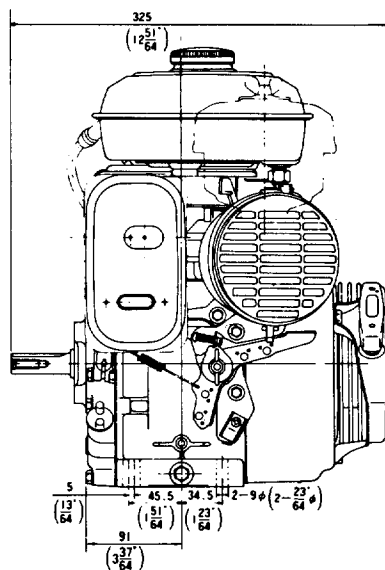
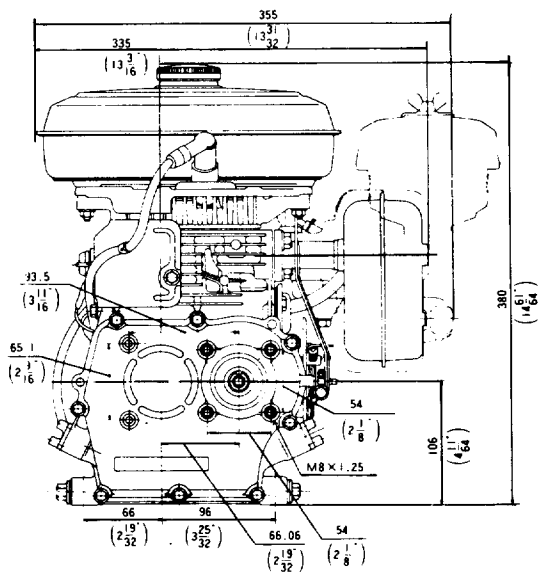
- 1) I valori di potenza sono stati stabiliti secondo le norme SAE J607.
- 2) La curva A rappresenta le prestazioni del motore dalle prove di officina.
- 3) I motori di produzione sviluppano non meno del 95% della potenza massima dopo il rodaggio.
- 4) Con carichi variabili il motore deve girare entro i valori della curva B.
- 5) Con carichi continui il motore deve girare all'85% della potenza massima.



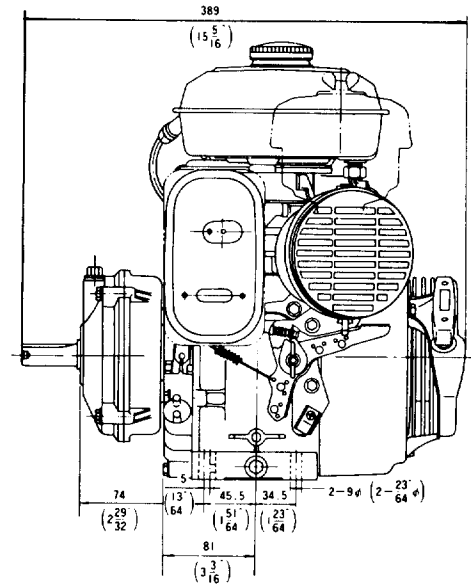
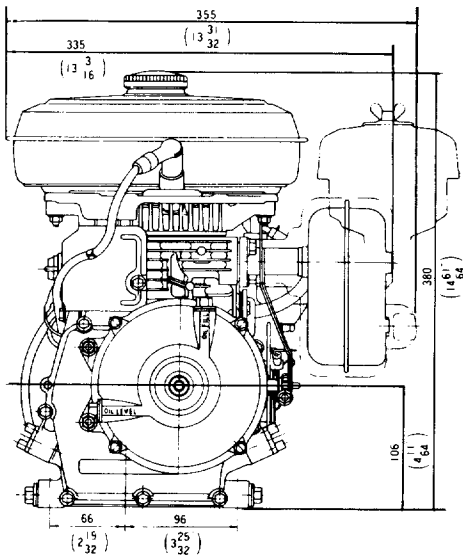
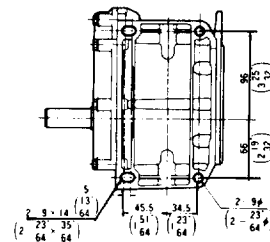
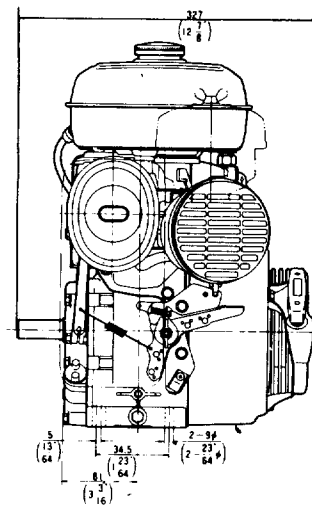
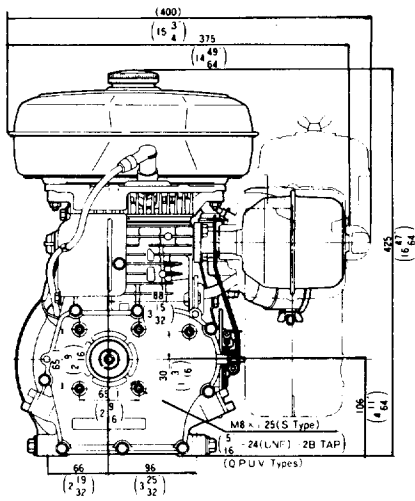
NOTE SULLE CURVE

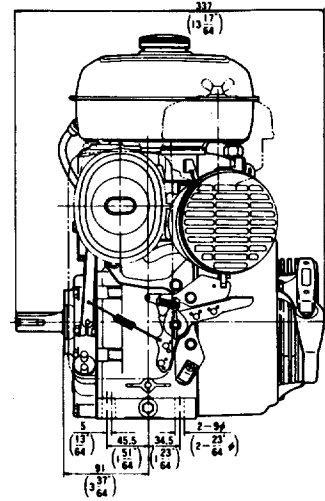
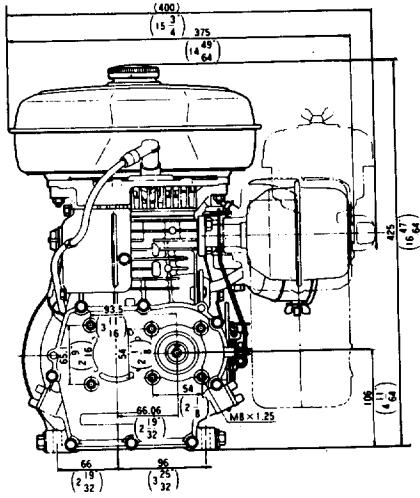
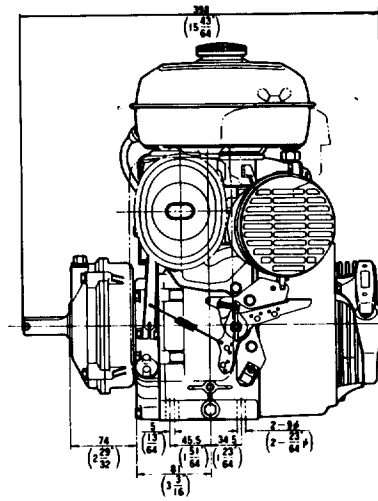
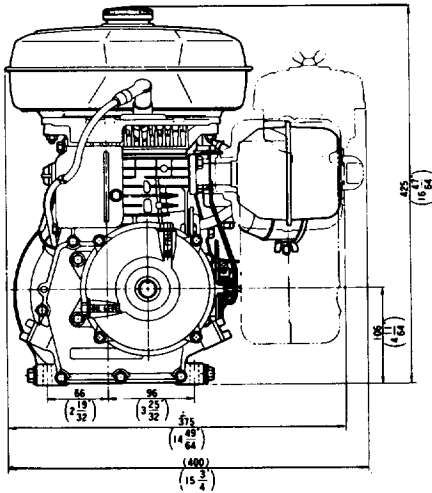
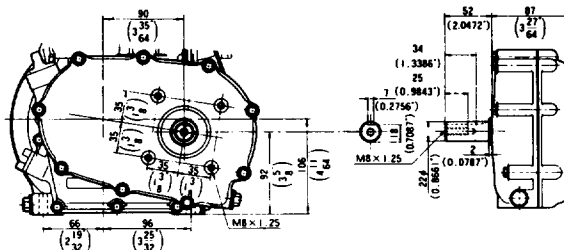
- A CURVA POTENZA MASSIMA
- B CURVA POTENZA MASSIMA RACCOMANDATA IN ESERCIZIO
- C COPPIA MASSIMA
- D CAMPO VELOCITÀ RACCOMANDANTE
- E SCALA ALBERO A CAMMES (RIDUZIONE 1/2)
- F RIDUZIONE 1/6

- 1) I valori di potenza sono stati stabiliti secondo le norme SAE J607.
- 2) La curva A rappresenta le prestazioni del motore dalle prove di officina.
- 3) I motori di produzione sviluppano non meno del 95% della potenza massima dopo il rodaggio.
- 4) Con carichi variabili il motore deve girare entro i valori della curva B.
- 5) Con carichi continui il motore deve girare all'85% della potenza massima.

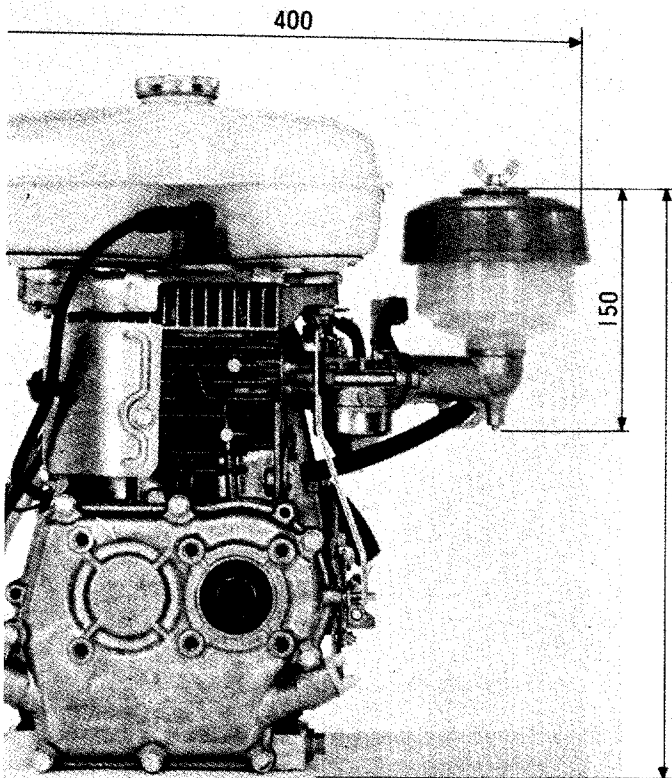
G150 PRESA DI MOTO ALBERO A GOMITI

G150 PRESA DI MOTO ALBERO A CAMES


Unità: mm

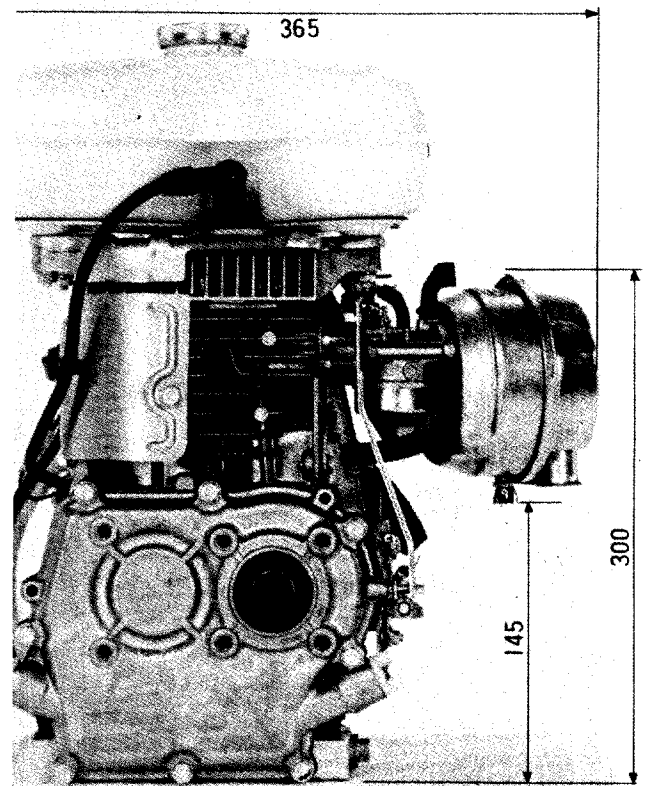
G150 RIDUZIONE 1/6

G200 PRESA DI MOTO ALBERO A GOMITI


G200 PRESA DI MOTO ALBERO A CAMMES

G200 RIDUZIONE 1/6

G200 RIDUZIONE 1/2


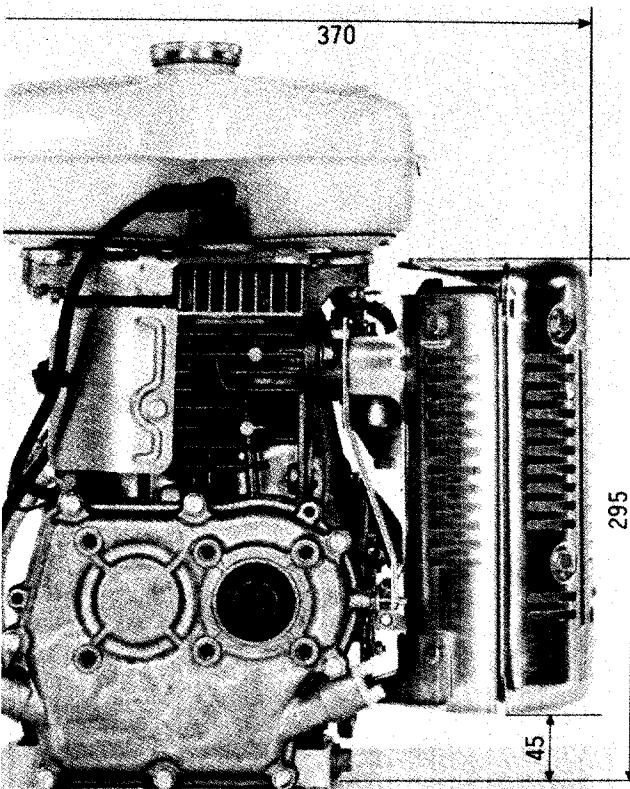
FILTRO ARIA A BAGNO D'OLIO



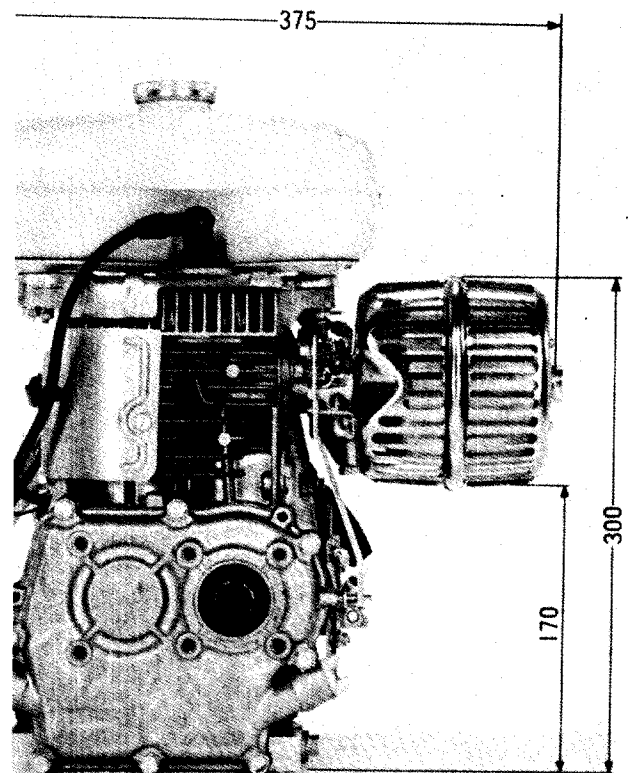
FILTRO ARIA TIPO SILENZIOSO



MARMITTA TIPO SILENZIOSA



PROTEZIONE MARMITTA





HONDA
G150/G200

1.4 DIMENSIONI ALBERO PRESA DI FORZA

TIPO	G150	G200
Albero dritto (mm)		
Albero dritto (pollici)		←
Albero rastremato filettato (pollici)		←
Albero dritto filettato (mm)		
Albero dritto filettato (pollici)		←
Albero conico (pollici)		←
Riduzione 1/6 (pollici)		←
Riduzione 1/2 (mm)		←



HONDA
G150/G200

MEMO



HONDA
G150/G200

II. COSTRUZIONE E FUNZIONAMENTO

1. MECCANISMO DEL CARBURATORE
2. MECCANISMO DEL REGOLATORE

II.1 MECCANISMO DEL CARBURATORE



a. Circuito Principale

Quando si apre la farfalla, sufficiente aria si muove attraverso il carburatore producendo un vuoto rilevante nel venturi (1). Poichè l'iniettore è al centro del venturi, la pressione atmosferica spinge il carburante che si trova nella camera a galleggiante nell'iniettore principale (2) attraverso il getto principale (3).

Appena l'aria fluisce dopo l'iniettore principale e il getto d'aria, essa si mescola con carburante proveniente attraverso lo scarico d'aria (5).

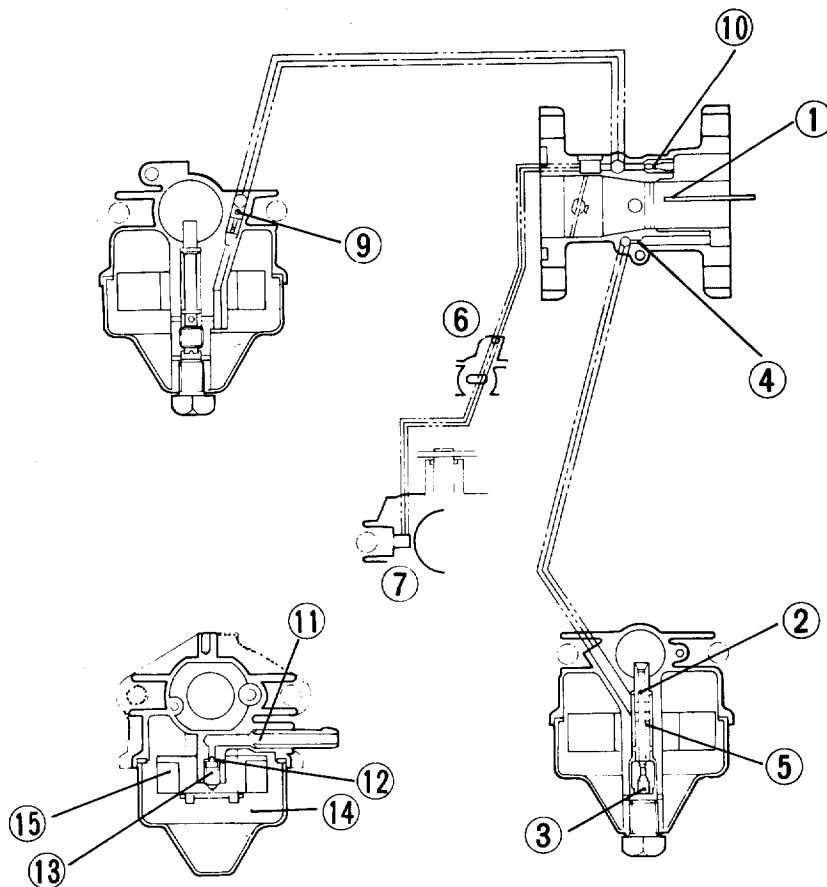
La miscela passa nell'iniettore con alto contenuto di carburante. Esso si impoverisce quando si mescola con aria aggiunta passante dal condotto d'aria.

b. Circuito di minimo

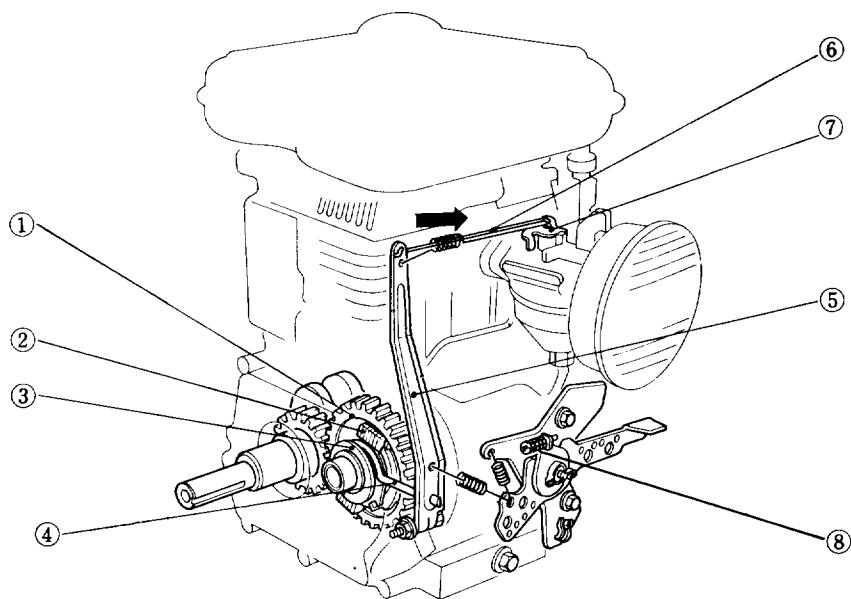
Quando la farfalla si apre lentamente, si produce una depressione nel circuito di derivazione (6) e di uscita dal minimo (7). In queste condizioni, il carburante nella vaschetta è spinto fuori, attraverso il getto principale nel passaggio. Il getto (9) dosa il carburante al suo passaggio. Il carburante dosato a sua volta dosa l'aria in entrata, al getto dell'aria (10). Esse si mescolano e scorrono dopo la by-pass entro il condotto del carburatore. La miscela ha un elevato contenuto di carburante. Quando la miscela si scarica nel condotto si mescola con altra aria proveniente dal condotto dell'aria, producendo la miscela finale per il regime di minimo.

c. Vaschetta a galleggiante

Il carburante dal serbatoio passa attraverso il condotto (11) la valvola (12) ed il galleggiante (13) nella vaschetta (14). Il galleggiante viene spinto in alto e spinge lo spillo della valvola a galleggiante nella sua sede che chiude l'ingresso del carburante. Quando il livello è basso, il galleggiante va più in basso obbligando l'ago della valvola ad aprire la stessa con ingresso di nuovo carburante assicurando così un livello costante nella vaschetta.

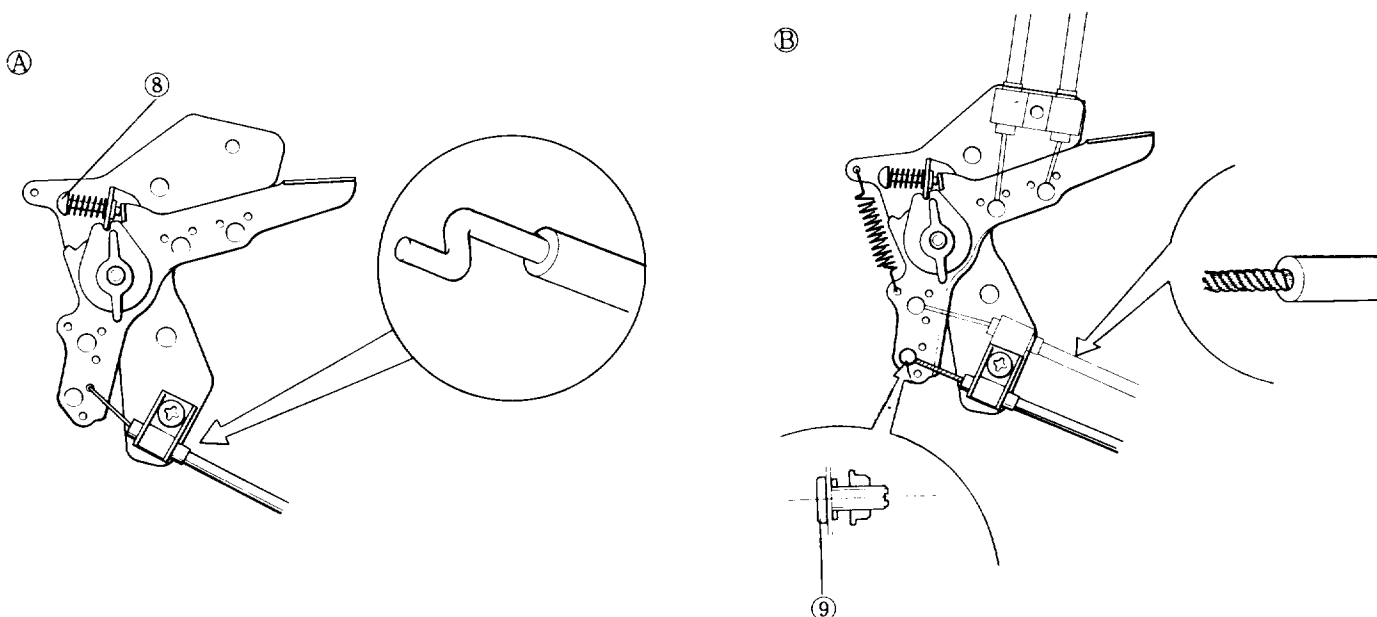


Il motore è dotato di un regolatore centrifugo che muove la farfalla come reazione alla variazione dei giri del motore. Supponiamo, per esempio, che il motore giri ad una certa velocità con un certo carico. Se il carico aumenta, la velocità diminuisce. In risposta alla diminuzione di velocità, le masse centrifughe (2) sull'ingranaggio a cammes (1) si contraggono in modo proporzionale. Il movimento è trasmesso mediante il collare (3) ed il braccio (4) alla leva (5). La leva muove il braccetto (6) nella direzione della freccia che apre la valvola a farfalla (7). Appena la velocità aumenta, l'aumento è sentito dal regolatore ed il braccetto ruota la valvola in senso opposto. Tale sequenza crea uno stato di equilibrio che permette al motore di girare a velocità costante sopportando anche un carico maggiore. Lo smorzamento del carico produce un rapido incremento in velocità. Ma l'azione motore-regolatore-carburatore previene pericolose oscillazioni e la velocità si stabilizza. Per variare la velocità max ruotare la vite di controllo (8) in senso antiorario a diminuire, in senso orario per aumentare.



La leva di comando ha un certo numero di fori per la connessione del cavo di comando.

Se il cavo è di quelli dritti esso va agganciato ad un foro (A). Se il cavo è intrecciato (B) usare un terminale come in figura.



MEMO



HONDA
G150/G200

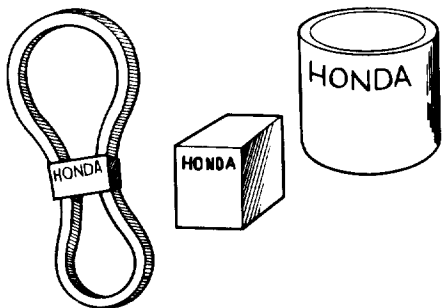
III. INFORMAZIONI PER CONTROLLI

1. PRECAUZIONI PER ISPEZIONI
2. UBICAZIONE NUMERO DI SERIE
3. STANDARD DI MANUTENZIONE
4. COPPIE DI SERRAGGIO
5. ATTREZZI SPECIALI
6. RICERCA AVARIE
7. PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

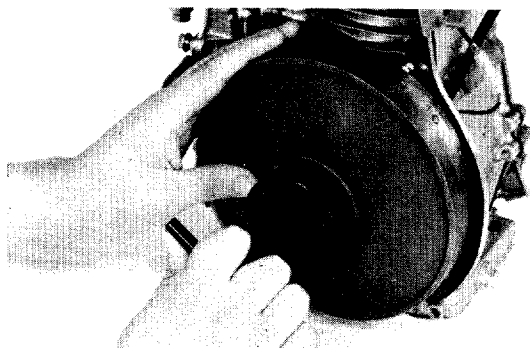
III.1 PRECAUZIONI PER ISPEZIONI



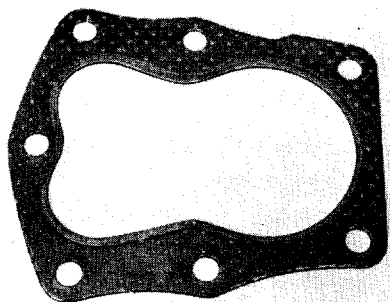
1. Per i ricambi usare le parti originali HONDA.
Usare lubrificanti prescritti da specifiche HONDA.
Eseguire le ispezioni come da istruzioni HONDA.



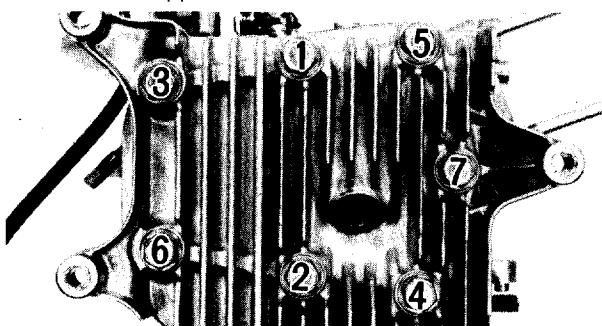
2. Usare gli attrezzi speciali progettati per questo prodotto.



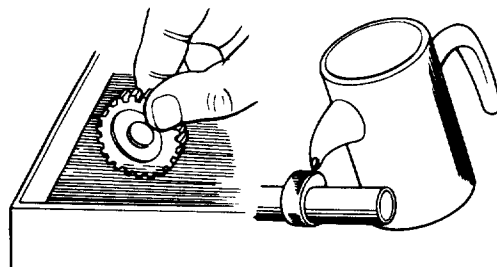
3. Evitare di riusare le guarnizioni rimosse durante gli smontaggi. Usare sempre parti nuove nel rimontaggio, ciò sarà più economico.



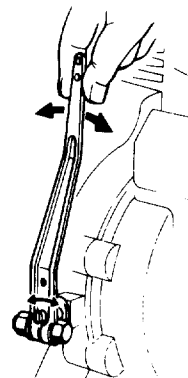
4. Le coppie di serraggio per i bulloni sono fissate. Quando si serra per esempio la testata, girare la chiave verso l'esterno a partire dai bulloni interni e cercare di serrarli con la stessa coppia.



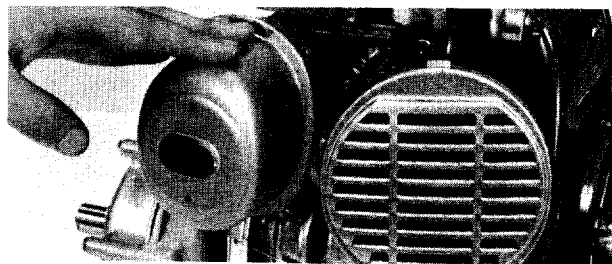
5. Lavare le parti smontate. Lubrificare le parti a contatto prima del rimontaggio.



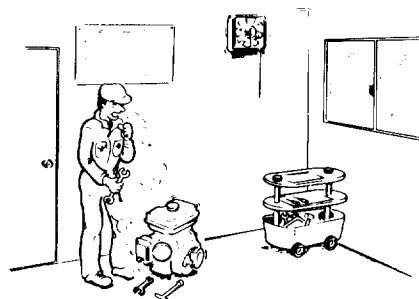
6. Non è sufficiente rimontare un pezzo. Muoverlo con le dita per essere sicuri del moto.



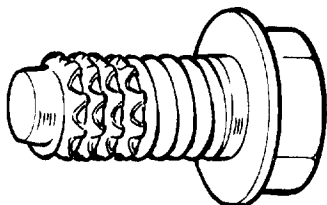
7. Prima di operare per la manutenzione spegnere il motore ed aspettare che sia freddo, per evitare scottature e bruciature.



8. Ricordarsi del pericolo di incendio quando si avvia il motore in luoghi chiusi. Allontanare qualunque oggetto infiammabile da un motore in moto sia all'interno che all'esterno.



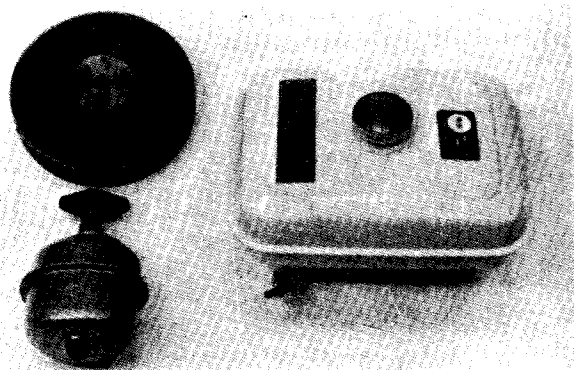
9. Molte viti usate nel motore sono autofilettanti. Un serraggio eccessivo può rovinare la filettatura femmina ed il foro.



10. Il serbatoio è fissato con un sistema ad elevata resistenza. Si raccomanda di non procedere a nessun punto di saldatura che possono dissaldarsi o rompersi per le elevate temperature di esercizio.

Se la saldatura risultasse l'unico sistema per fissare il serbatoio eseguirla lungo tutta la base periferica del serbatoio con continuità.

Attenzione a non forzare il serbatoio, il tubo di scarico, il volano, ecc.



• RIFERIMENTI E SIMBOLI

0 x 0 (0) Dimensioni bulloni

P. 00 Riferimento pagina

ATTENZIONE Pericolo per persone e cose

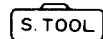
AVVERTENZA Attenzione ai danni se non si eseguono le istruzioni



Richiede olio



Richiede grasso



Richiede attrezzo speciale

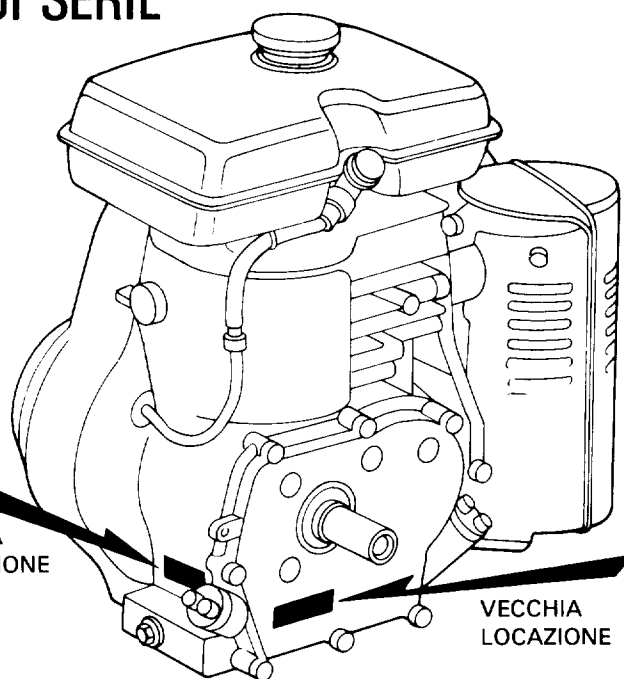
III.2 UBICAZIONE DEL NUMERO DI SERIE

Il numero di serie del motore composto di 7 cifre è stampigliato sul carter. Citare sempre questo numero quando si ordinano le parti di ricambio.

G150: N. 1181479 e seguenti
G200: N. 1286401 e seguenti

NUOVA
LOCAZIONE

VECCHIA
LOCAZIONE



III.3 STANDARD DI MANUTENZIONE



RIFERIMENTO		G150		G200		
		STANDARD	LIMITE USURA	STANDARD	LIMITE USURA	
Motore	Giri minimo	1400 ± 100 g/min		←		
	Pressione cilindro	6 Kg/cm ² (600-700 g/min)		←		
Carburatore	Getto principale	# 62		# 72		
	Altezza gallegg.	8.2 mm		←		
Candela	Distanza elettrodi	0.6 - 0.7 mm		←		
Bobina accensione	Resist. secondario	6.6 KΩ		←		
Condensatore	Capacità	0.24 μF		←		
Valvole	Gioco: Asp.	0.05 - 0.11 mm		←		
	Scarico	0.09 - 0.15 mm		←		
	φ Est stelo Asp.	7.0 mm	6.805 mm	←	←	
	Scarico	7.0 mm	6.760 mm	←	←	
	φ Int. Guida	7.0 mm	7.080 mm	←	←	
	Larghezza sede	0.7 mm	2.0 mm	←	←	
	Lunghezza molla	36.7 mm	35.2 mm	←	←	
	Pistone	Diametro esterno	64.0 mm	63.880 mm	67.0 mm	66.80 mm
		φ Int. foro spinotto	15.0 mm	15.046 mm	←	←
		φ Est. spinotto	15.0 mm	14.954 mm	←	←
Larghezza fascie Superiore			2.0 mm	1.87 mm	←	←
		Seconda	2.0 mm	1.87 mm	←	←
Raschia olio			3.0 mm	2.87 mm	←	←
Gioco laterale Superiore			0.01 - 0.05 mm	0.15 mm	←	←
		Seconda	0.01 - 0.05 mm	0.15 mm	←	←
Raschia olio			0.01 - 0.05 mm	0.15 mm	←	←
Tolleranza estremità Superiore fascie		0.2 - 0.4 mm	1.0 mm	←	←	
	Seconda	0.2 - 0.4 mm	1.0 mm	←	←	
Raschia olio		0.2 - 0.4 mm	1.0 mm	←	←	
Cilindro	φ Interno	64.0 mm	64.165 mm	67.0 mm	67.165 mm	
Biella	φ Int. piede biella	15.0 mm	15.07 mm	←	←	
	Gioco radiale testa	0.04 - 0.066 mm	0.12 mm	←	←	
	Gioco assiale testa	0.1 - 0.8 mm	1.2 mm	←	←	
Albero a gomiti	φ Est. gomito	26.0 mm	25.917 mm	←	←	
Albero a cammes	Altezza camma Asp.		33.5 mm	33.25 mm	←	←
		Scarico	33.8 mm	33.55 mm	←	←
	φ Esterno perno	17.8 mm	17.716 mm	←	←	

Unità di misura: Kg-cm

ELEMENTO DA SERRARE		VALORE COPPIA
Valvola carburante	Dado 14 mm	120 - 150
Leva comando	Bullone 6 mm CT	120 - 160 (80 - 120)
Cappotta ventilatore	Bullone 6 mm CT	120 - 160 (80 - 120)
Volano	Dado spec. 14 mm	700 - 800
Bobina d'accensione	Bullone 6 mm CT	120 - 160 (80 - 120)
Placca laterale	Bullone 6 mm CT	120 - 160 (80 - 120)
Riparo	Bullone 6 mm CT	120 - 160 (80 - 120)
Testata	Bullone 8 mm F	240 - 260
Coperchio punterie	Bullone 6 mm CT	120 - 160 (80 - 120)
Copertura carter	Bullone 6 mm CT	80 - 120
Biella	Bullone spec. 6 mm	90 - 110
	Bullone spec. 7 mm	110 - 130
Tappo olio drenaggio		150 - 250
Viti e dadi standard	Bulloni dadi 5 mm	40 - 70
	Bulloni dadi 6 mm	80 - 120
	Bulloni dadi 8 mm	200 - 280
	Bulloni dadi 10 mm	350 - 450

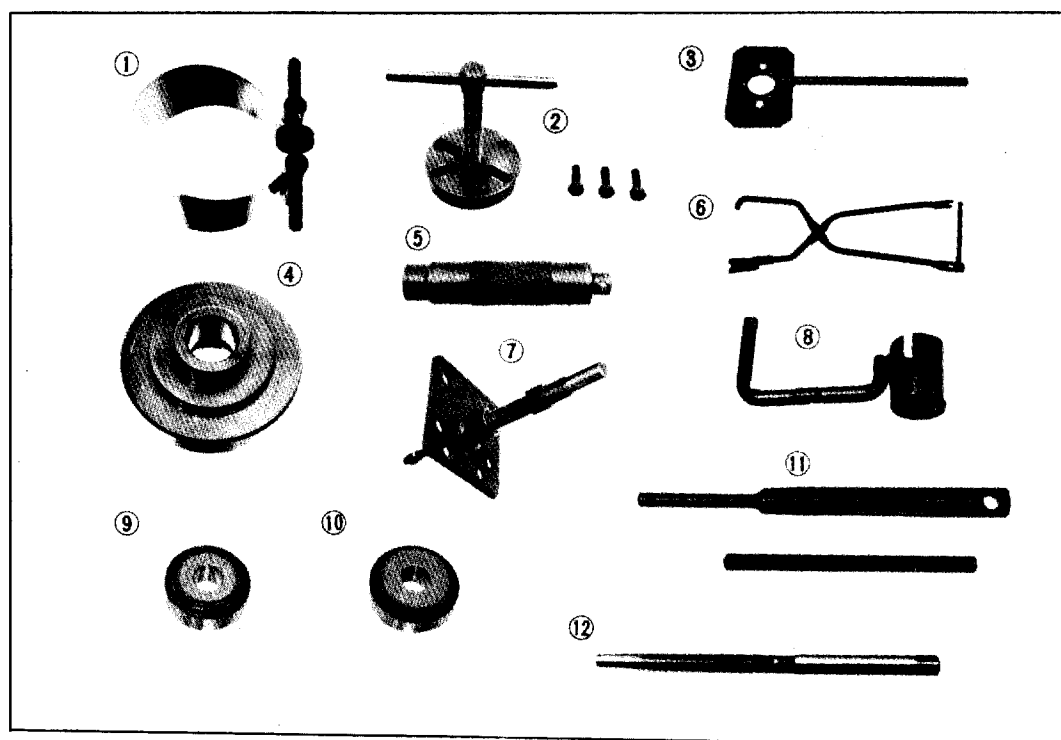
CT = Bullone autofilettante
 F = Bullone flangiato

* I valori in parentesi () sono le coppie da usare quando il foro è già filettato

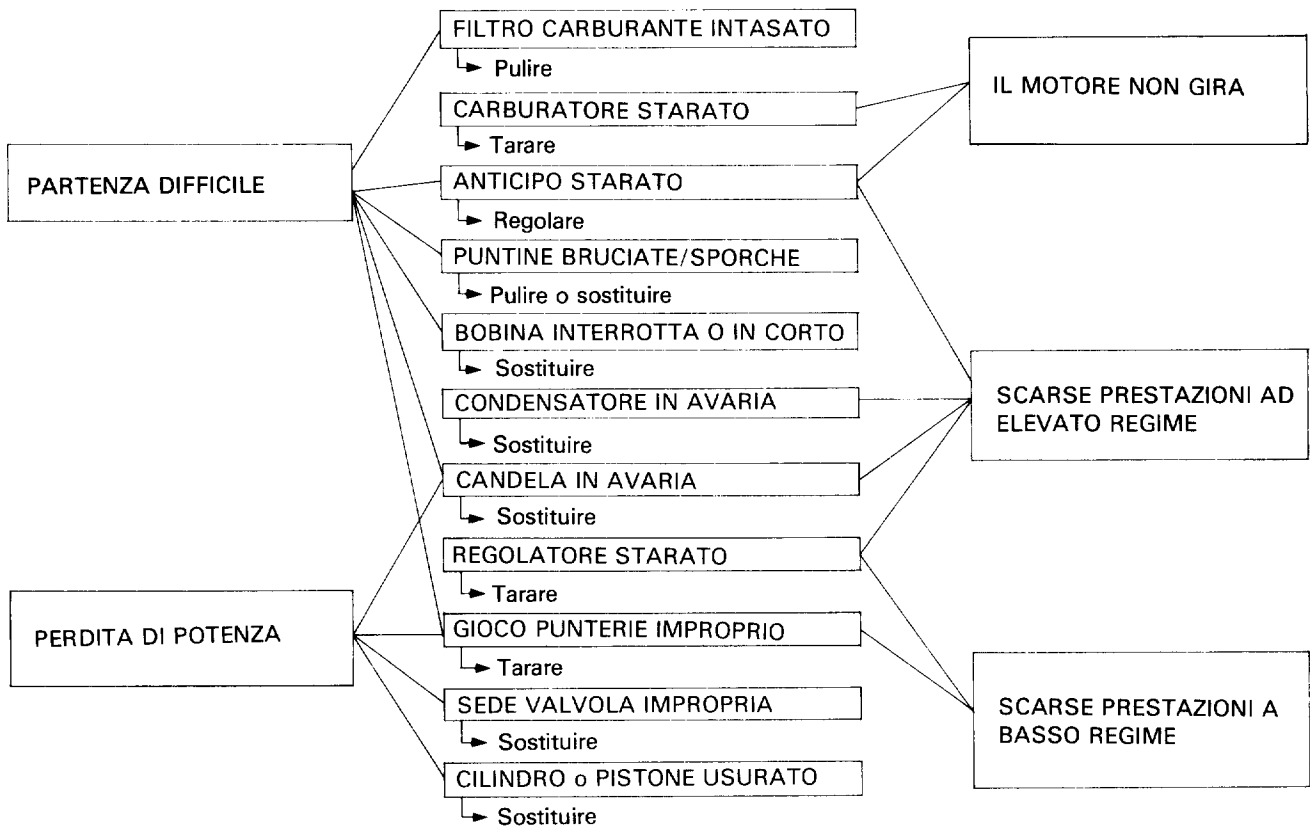
III.5 ATTREZZI SPECIALI



N° RIFER.	ATTREZZO N°	NOME ATTREZZO	APPLICAZIONE
1	07755-0010000	Cursore pistone	Pistone (Montaggio)
2	07935-8050002	Estrattore volano	Volano (Smontaggio)
3	07925-8930000	Supporto puleggia	Volano (Ri/Smontaggio)
4	07948-8830000	Guida guarnizioni	Cuscinetto albero/guarnizione (Montaggio)
5	07949-6110000	Manicotto di guida	Maniglia per,attrezzi (3)
6	07956-8050002	Estrattore valvola	Valvola (Ri/Smontaggio)
7	07969-8830000	Estrattore guida valvola	Guida valvola (Ri/Smontaggio)
8	07974-8830000	Guida marchio "F"	Attrezzo regolazione anticipo
9	07780-0010300	Fresa 45° -- ϕ 29	Sede valvola (Rifare)
10	07780-0012200	Fresa ϕ 30	Sede valvola (Rifare)
11	07781-0010300	Porta fresa	Porta fresa 9 e 10
12	07984-5900000	Alesatore guida valvola	Guida valvola

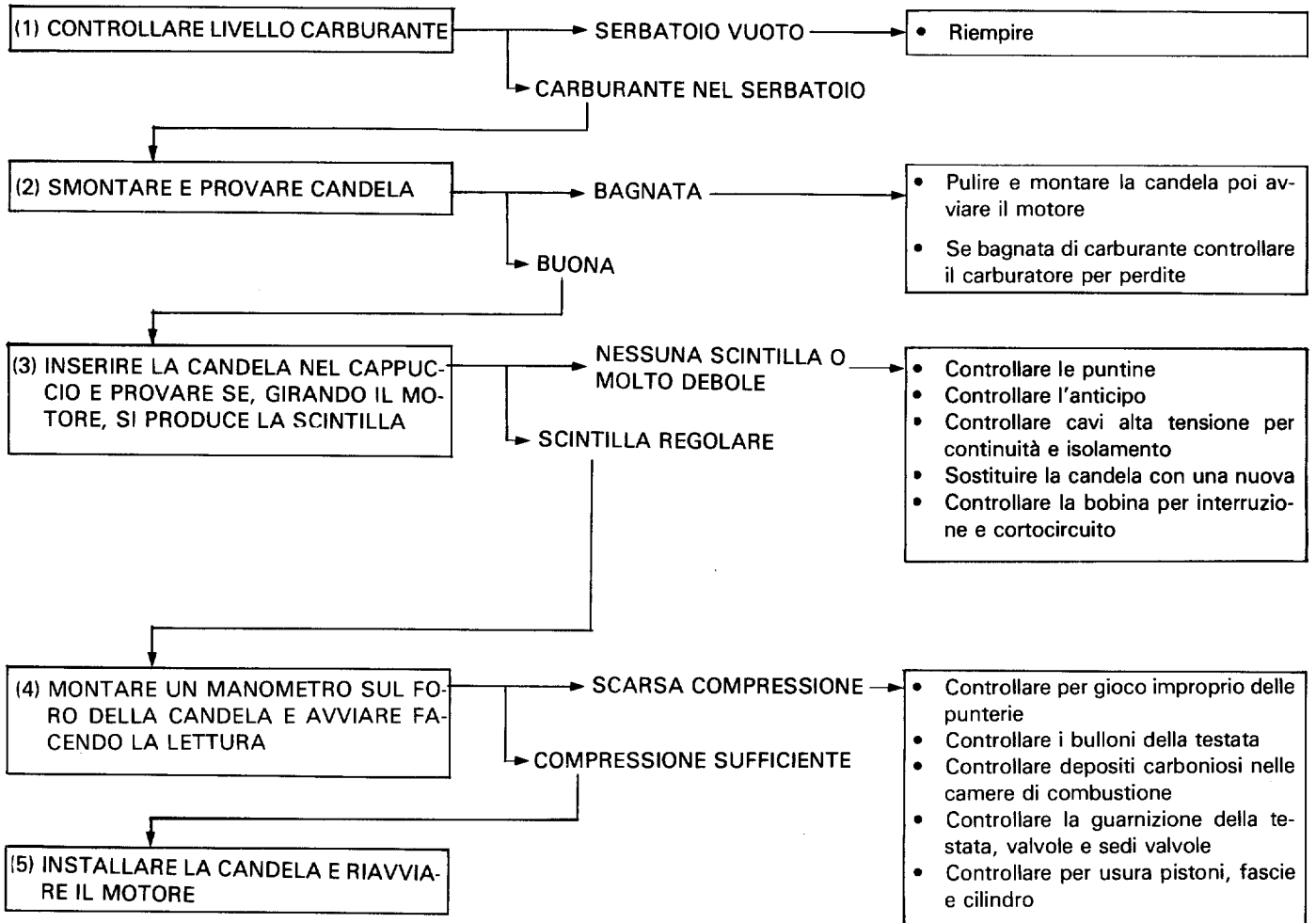


a. SINTOMI E CAUSE POSSIBILI





b. PARTENZA DIFFICILE



ATTENZIONE

Usare solo parti originali HONDA o equivalenti.

Parti diverse da quelle raccomandate possono danneggiare il motore.

Periodo di servizio regolare Eeguire ad ogni periodo indicato (mese o blocco di ore) quale arrivi per primo		Giornaliera	Primo mese o 20 ore	Ogni 3 mesi o 50 ore	Ogni 6 mesi o 100 ore	Ogni anno o 300 ore
Parte						
Livello olio	Controllare livello	○				
Olio motore	Cambio		○		○	
Filtro aria	Controllare	○				
Filtro aria	Pulire			○*		
Filtro carburante	Pulire				○	
Candela	Pulire-Regolare				○	
Olio riduttore	Controllo livello	○				
Olio riduttore	Cambio		○			○
Anticipo	Controllo-Regolazione					○
Gioco valvola	Controllo-Regolazione					○
Camera combustione	Pulizia-Lappatura valvola					○
Serbatoio carburante	Pulizia					○
Tubazioni carburante	Pulizia (eventuale sostit.)					○

* Quando il motore è usato in zone polverose, controllare il filtro più spesso



HONDA
G150/G200

MEMO

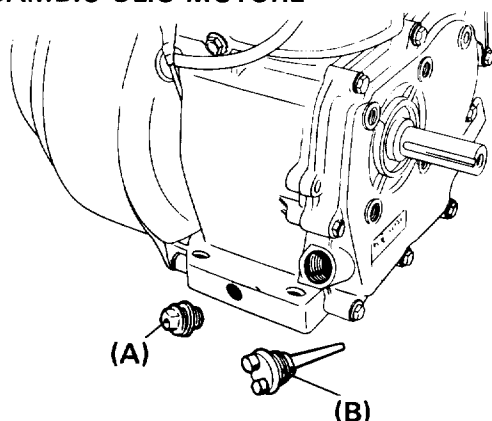


1. SOSTITUZIONE OLIO MOTORE
2. SOSTITUZIONE OLIO AL CAMBIO
3. PULIZIA FILTRO ARIA
4. PULIZIA CANDELA/REGOLAZIONE
5. PULIZIA FILTRO CARBURANTE
6. PULIZIA CAMERA COMBUSTIONE/LAPPATURA VALVOLA
7. REGOLAZIONE ANTICIPO
8. REGOLAZIONE GIOCO PUNTERIE
9. REGOLAZIONE CARBURATORE
10. TARATURA REGOLATORE
11. CONTROLLO COMPRESSIONE
12. PROVA SCINTILLA

IV.1-2 SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E OLIO AL CAMBIO



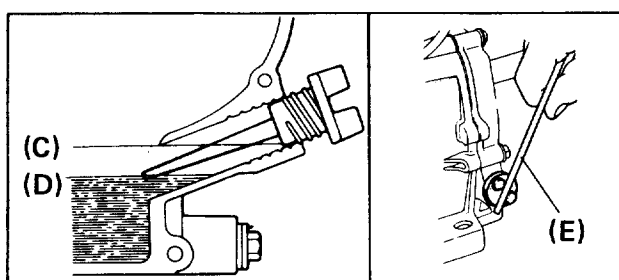
• CAMBIO OLIO MOTORE



- (1) Rimuovere il tappo di rifornimento e quello di drenaggio, per permettere il drenaggio dell'olio.
- (2) Installare il tappo di drenaggio e rifornire con olio fresco fino al limite superiore.

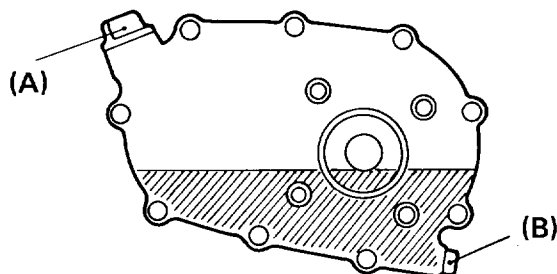
Capacità olio	0.7 lt
Olio raccomandato	SAE 10W-40, SE

- Mantenere il livello olio.
- Serrare il tappo di rifornimento con un cacciavite.



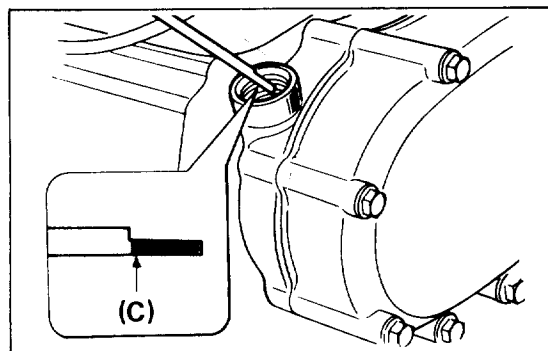
- (A) TAPPO DRENAGGIO
 (B) TAPPO RIFORNIMENTO
 (C) LIMITE SUPERIORE
 (D) LIMITE INFERIORE
 (E) CACCIAVITE

• SOSTITUZIONE OLIO AL CAMBIO < RIDUZIONE 1/2 >



< CARTER RIDUTTORE 1/2 >

- (1) Drenare l'olio togliendo i tappi di drenaggio e di rifornimento.
- (2) Installare il tappo di drenaggio e rifornire con olio fresco fino al limite superiore.

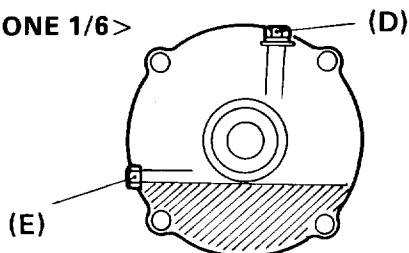


< CARTER RIDUTTORE 1/6 >

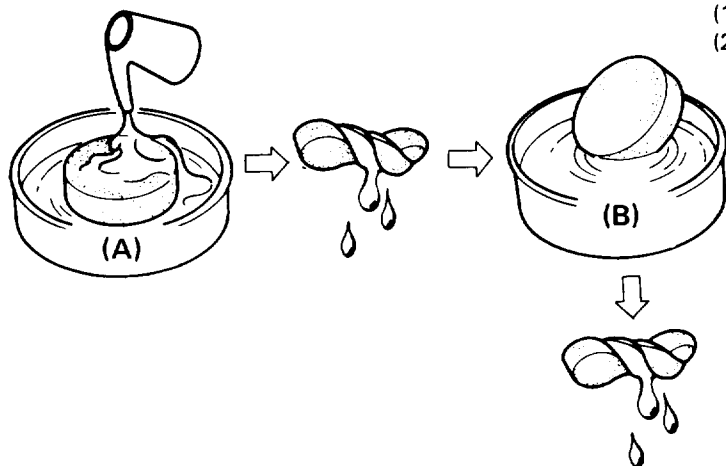
- (1) Rimuovere i tappi rifornimento e di drenaggio e drenare l'olio.
- (2) Installare i bulloni di livello e rifornire con olio fresco.
- (3) Rimuovere il bullone di livello e osservare se il livello arriva fino alla estremità inferiore dell'alloggiamento del bullone di livello.

	Riduttore 1/2	Riduttore 1/6
Capacità olio	0.5 lt	0.15 lt
Olio raccomandato	SAE 10W-40 SE	

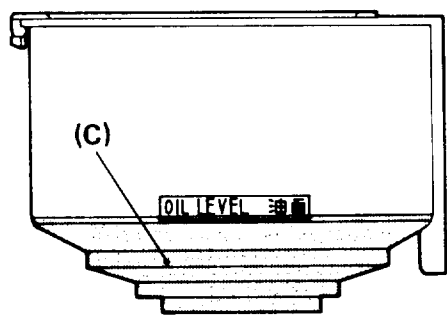
< RIDUZIONE 1/6 >



- (A) TAPPO RIFORNIMENTO
 (B) TAPPO DRENAGGIO
 (C) LIMITE SUPERIORE
 (D) BULLONE RIFORNIMENTO
 (E) BULLONE DI LIVELLO

• PULIZIA FILTRO ARIA

< TIPO SEMISECCO >

- (1) Lavare l'elemento in solvente e asciugare.
- (2) Immergere l'elemento nell'olio motore poi strizzarlo per eliminare l'eccesso di olio.

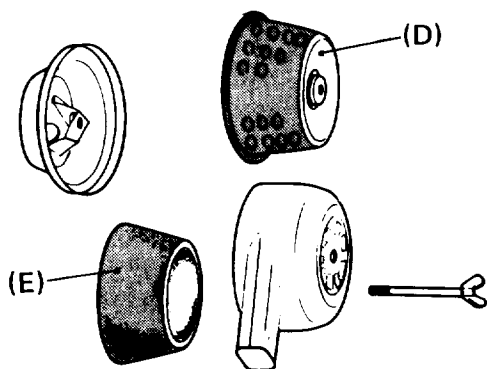

< TIPO A BAGNO DI OLIO >

- (1) Lavare l'elemento e la scatola in un solvente e asciugare.
- (2) Rifornire la scatola con olio motore e installarla.

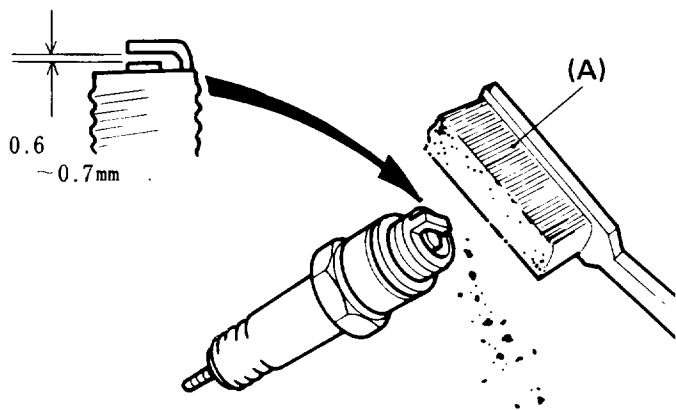
Capacità	50 cm ³
Olio raccomandato	SAE 10W-40 SE

ATTENZIONE

Mai usare benzina o solventi a basso punto di accensione per lavaggio. Essi possono incendiarsi ed esplodere.


< TIPO ELEMENTO DOPPIO >

- (1) Rimuovere la polvere dall'elemento "D" con aria compressa o scuotendo la scatola leggermente. Se l'elemento è troppo sporco lavarlo in un liquido detergente e acqua fino a che l'acqua diviene chiara. Essiccare inviando aria compressa.
- (2) Lavare l'elemento "E" in un liquido detergente e acqua e sciacquare fino a che l'acqua è chiara. Dopo aver asciugato, immergerlo in olio e agitarlo per colare l'olio.

• PULIZIA CANDELA/REGOLAZIONE


- (1) Pulire gli elettrodi usando una spazzola metallica.
- (2) Controllare la distanza degli elettrodi e regolarla.

Distanza standard	0,6 - 0,7 mm
Candela standard	B-4H (NGK) BR-4HS (NGK)

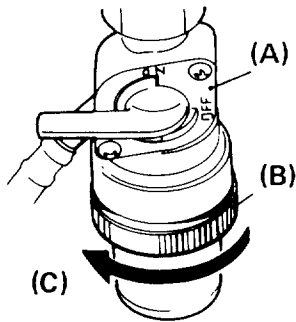
- Se gli elettrodi sono eccessivamente bruciati, provare con la candela B-6HS o BR-6HS

(A) SPAZZOLA

IV.5-6 PULIZIA FILTRO CARBURANTE E CAMERA COMBUSTIONE



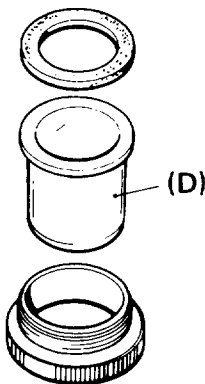
• PULIZIA FILTRO CARBURANTE



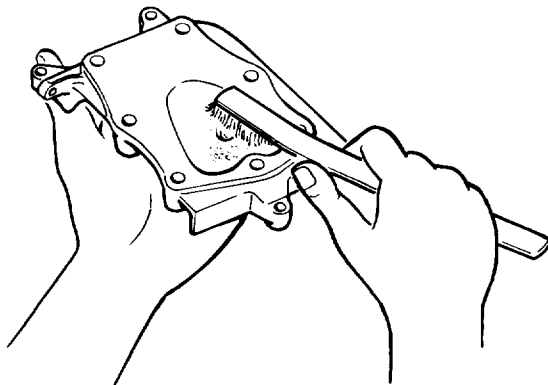
- (1) Chiudere la valvola carburante. Allentare il dado e rimuovere la scatola del filtro.
- (2) Lavare la tazza in un solvente.
- (3) Aprire la valvola e controllare per perdite.

• Stringere il dado godronato e controllare per perdite.

- (A) VALVOLA CARBURANTE
(B) DADO GODRONATO
(C) SENSO AD ALLENTARE
(D) SCATOLA FILTRO



• PULIZIA CAMERA COMBUSTIONE/LAPPATURA VALVOLA

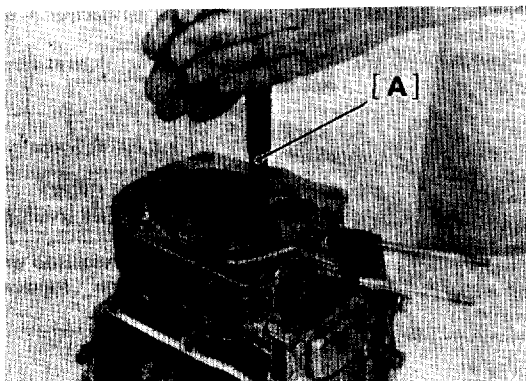


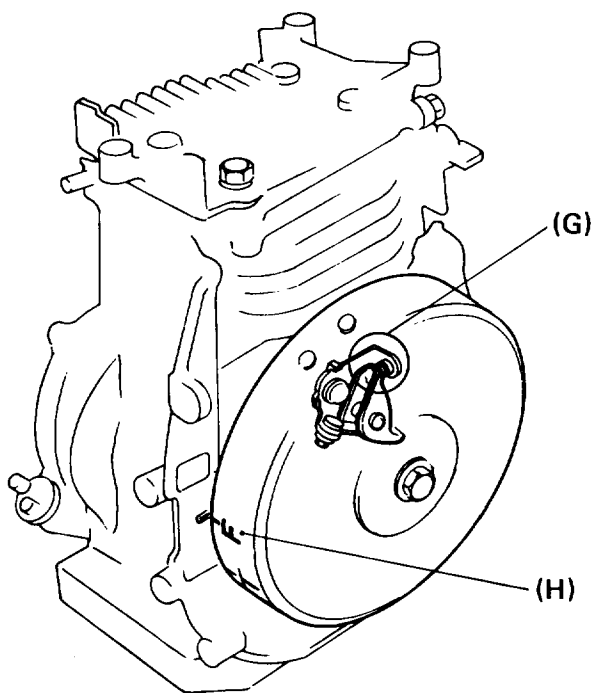
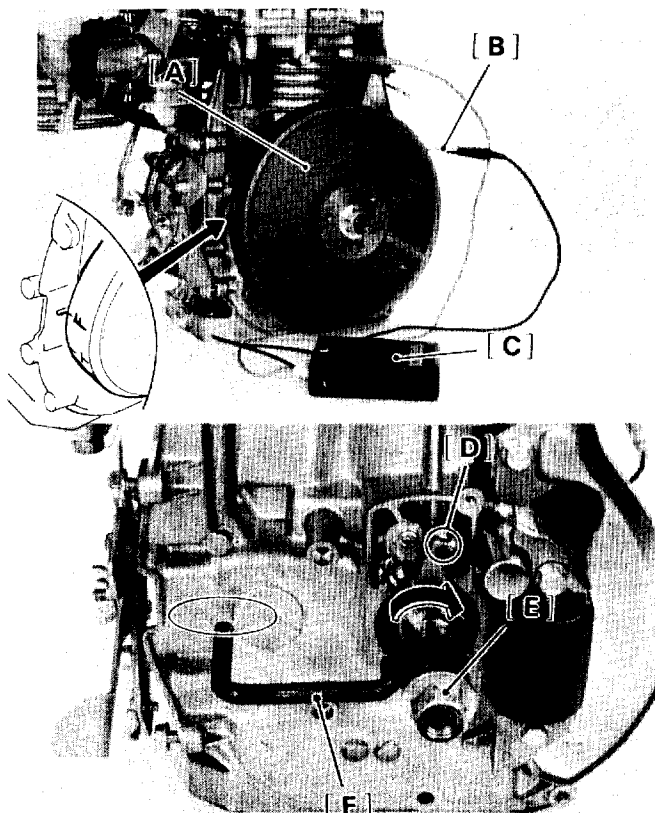
- (1) Pulire la testata usando una spazzola metallica.

• Attenzione a non danneggiare la superficie di appoggio della guarnizione della testata.

- (2) Applicare un sottile strato di pasta nella sede della valvola. Usando una fresa adatta mantenere la valvola contro la sede e ruotarla per una parte di un giro, poi sollevare la valvola e ruotarla in una nuova posizione. Poi premere contro la sede per un altro giro parziale.

- (A) FRESA A LAPPARE



• REGOLAZIONE ANTICIPO

a. Per controllare l'anticipo:

- (1) Rimuovere il coperchio del ventilatore. Collegare l'apparecchio di prova con l'interruttore generale ed il cilindro.
- (2) Ruotare il volano fino a portare il marchio "F" sul marchio del cilindro, osservando l'apparecchio di misura. L'anticipo è corretto se l'apparecchio segna quando i due marchi sono allineati.

b. Regolazione anticipo usando l'attrezzo speciale "Guida riferimento F"

- (1) Rimuovere volano e coperchio puntine. Usando la chiave installare l'apposito attrezzo sull'albero a gomiti. Serrare il dado da 14 mm per fissare l'attrezzo.
- (2) Ruotare l'attrezzo in senso orario per vedere se le puntine si distaccano quando il marchio su di esso è allineato con il marchio sul cilindro. Altrimenti:
- (3) Allentare la vite di serraggio delle puntine e muovere il loro supporto in entrambe le direzioni.
- (4) Dopo la regolazione serrare la vite e ricontrollare l'anticipo.

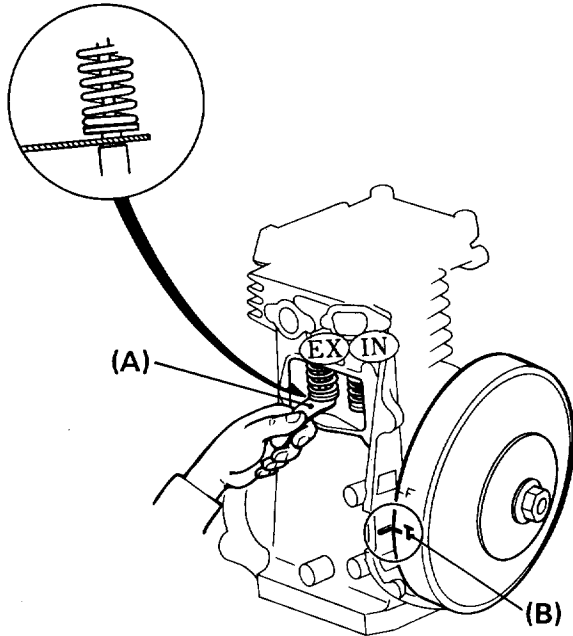
c. Regolazione anticipo senza usare l'attrezzo "Guida riferimento F"

- (1) Rimuovere il volano e coperchio puntine. Installare temporaneamente il volano cosicchè da rendere visibili le puntine, con la chiave installata per fissare il volano.
- (2) Ruotare il volano in senso orario per vedere se le puntine si aprono quando il marchio "F" si allinea con il marchio sul cilindro. Altrimenti rimuovere il volano e regolare l'anticipo. Le puntine si possono controllare guardando fra volano e cilindro.

Anticipo	20° Prima del Punto Morto Superiore
----------	-------------------------------------

- (A) VOLANO
- (B) CAVO INTERRUTTORE
- (C) APPARECCHIO DI MISURA
- (D) PUNTINE
- (E) DADO 14 mm
- (F) GUIDA MARCHIO "F"
- (G) PUNTINE
- (H) MARCHIO "F"

• REGOLAZIONE GIOCO PUNTERIE



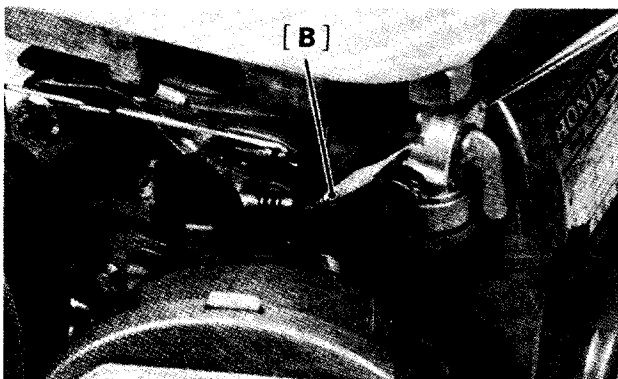
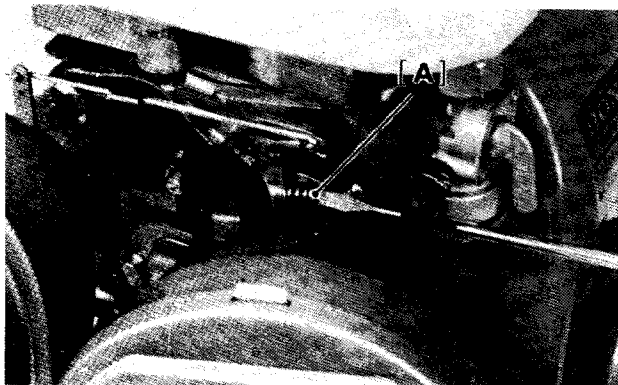
- (1) A motore freddo, portare il pistone a P.M.S. in fase di compressione e ruotare il volano fino a che il marchio "T" sia allineato con il marchio segnato sul cilindro.
- (2) Controllare il gioco delle punterie su entrambe le valvole di aspirazione e scarico per mezzo di uno spessimetro tra l'alza valvola e lo stelo.

Gioco standard	ASP. 0.08-0.16 mm SCA. 0.16-0.24 mm
----------------	--

- (3) Se il gioco è ampio sostituire valvola o alza valvola. Se il gioco è piccolo lappare l'estremità dello stelo con una pietra oliata.

- (A) SPESSIMETRO
(B) MARCHIO "T"

• REGOLAZIONE CARBURATORE (Regime minimo)



- (1) Avviare il motore. Girare la vite della farfalla dentro o fuori fino ad ottenere la velocità di minimo.

Minimo	1400 g/min.
--------	-------------

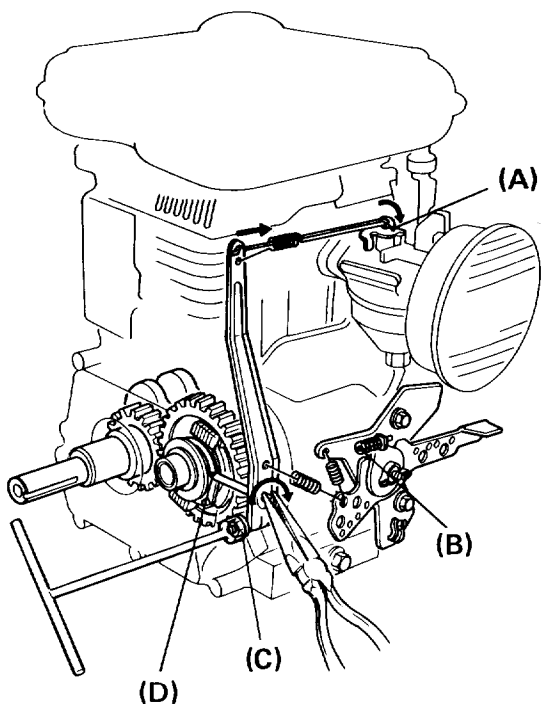
Carburatore con vite pilota:

- (1) Serrare la vite pilota fino a che tocca il fondo poi tornare indietro girando come indicato:

G150 1-3/8 giri
G200 3-1/4 giri

- (2) Regolare il minimo come sopra.

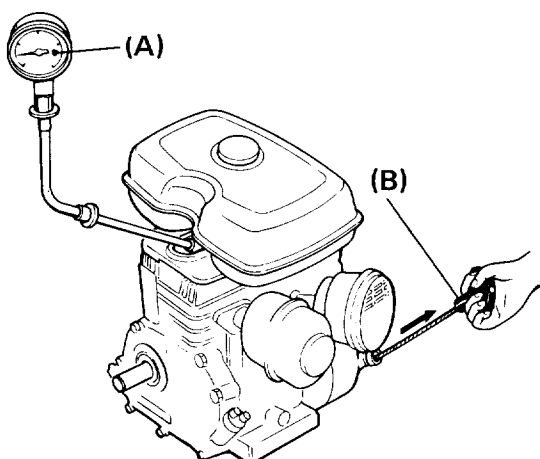
- (A) VITE FARFALLA
(B) VITE PILOTA

• TARATURA REGOLATORE


- (1) Con la farfalla tutta aperta, allentare il dado ed il bullone di fissaggio del braccio.
- (2) Ruotare l'alberino del braccio in senso orario a fondo corsa (max apertura) quindi serrare dado e bullone.
- (3) Avviare il motore. Ruotare la vite di arresto in tutte e due le direzioni per regolare la velocità massima.

Max velocità standard	3600 g/min.
-----------------------	-------------

- (A) VALVOLA CARBURATORE
 (B) VITE DI ARRESTO
 (C) DADO E BULLONE DI FISSAGGIO
 (D) ALBERINO DEL BRACCIO DEL REGOLATORE

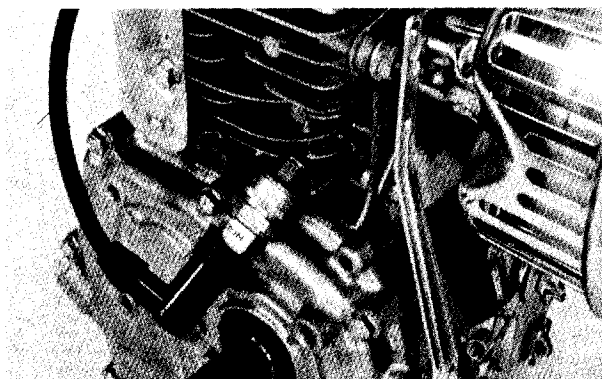
• CONTROLLO COMPRESSIONE


- (1) Rimuovere la candela e installare un manometro nel foro.
- (2) Tirare ripetutamente la corda dello starter e leggere il manometro.

Pressione standard	6 Kg/cm ² a 600/700 g/m
--------------------	------------------------------------

- (A) MANOMETRO
 (B) STARTER A STRAPPO

• PROVA SCINTILLA



- (1) Rimuovere la candela e inserirla nel cappello.
Mettere a massa il negativo della candela appoggiando il corpo metallico al cilindro.
- (2) Con l'interruttore acceso tirare la corda dello starter e controllare la qualità della candela.

ATTENZIONE

- Non tenere in mano cavi ad alta tensione durante la prova.
- Assicurarsi che non ci siano residui di carburante sul motore e che la candela non sia bagnata.
- Per evitare pericoli di incendio non mettere la candela vicino al foro.