

**MANUALE D'OFFICINA
WORKSHOP MANUAL
MANUEL D'ATELIER
WERKSTATTHANDBUCH
MANUAL DE OFICINA**

**MITO 2
MITO Racing**

**Variente al manuale di officina N° 68543
Variant to the workshop manual N° 68543
Variante au manuel d'atelier N° 68543
Variante zum Werkstatthandbuch N° 68543
Variante al manual de taller N° 68543**

Dove non diversamente indicato, i dati e le prescrizioni si riferiscono ad entrambi i modelli.
Unless otherwise specified, details and instructions refer to all two models.
Lorsque non différemment indiqué, les données et les instructions se réfèrent aux deux modèles.
Wo nicht anders ausdrücklich angegeben, beziehen sich die daten und die vorschriften auf die zwei
radelle.
Donde no especificado, los datos y resenas se refieren a los dos modelos.

Part. N. 800072249



IMPORTANTE

Todos los participantes que se compitan en la modalidad de genero, deben ser de un solo género en la parte.

IMPORTANT

A las mujeres de todas las partes, creando competiciones de cualquier género. Las que no sean de su mismo sexo no podrán.

IMPORTANT

Según el ranking de las más destacadas competiciones de su género. Las que no sean de su mismo sexo no podrán.

WICHTIG

A los que tienen que hacer sus respectivas competiciones para las demás categorías. Tendrán que cumplir.

IMPORTANTE

Todos los telófonos que pertenezcan a las personas o organizaciones de cualquier tipo, sin excepción de todos los jugadores o voluntarios, se prohibe.



*Manuale d'officina
Workshop Manual
Manuel d'Atelier
Werkstatthandbuch
Manual de oficina*

MITO 2 MITO Racing

**Varianza al manuale di officina N° 68543
Variant to the workshop manual N° 68543
Variante au manuel d'atelier N° 68543
Variante zum Werkstatthandbuch N° 68543
Varianza al manual de taller N° 68543**

Dove non diversamente indicato, i dati e le prescrizioni si riferiscono ad entrambi i modelli.
Unless otherwise specified, details and instructions refer to all two models.
Torsque non différemment indiqué, les données et les instructions se réfèrent aux deux modèles.
Wo nicht anders ausdrücklich angegeben, beziehen sich die daten und die vorschriften auf die zwei modelle.
Dónde no especificado, los datos y prescripciones se refieren a los dos modelos.

Copyright by
CAGIVA Motor Italia S.p.A.
21/03 Genova - Varese - Italy

1 Edizione - 1st edition - 1re édition - 1. Auflage - 1. Edición
Stampato in Italia - Printed in Italy - Imprimé en Italie - Druckert in Italien - Impreso en Italia
Stampa N. - Print No. - Imprime N. - Druckserie N. - Impresión N. - 3000/2249



N 800072249 (25.92)

Premessa

In questa guida biunivoca, ad uso delle Stazioni di Servizio **CAGIVA**, è stata realizzata un'azione di "aggiornare" il personale e riconciliare nelle operazioni di manutenzione e riparazione dei motori di trazione. La guida conoscenza dei motori si qui riportati è destinata ai fini della più completa formazione professionale dell'operatore sulle etappi di realizzare la scelta di immedata comprensione i paragrafi sono state considerate una illustrazione schematiche che evidenziano le ragioni di fondo. In questo manuale sono state riportate note informative sui significati più comuni.

⚠ Norme antinfortunistiche per l'operatore e per chi opera nelle vicinanze.

● Esiste la possibilità di arrecare danno al veicolo e/o ai suoi componenti.

🕒 Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

Consigli utili

La **CAGIVA** consiglia, onde preventivo e corretto e per l'aggiornamento, una serie di seguenti indicazioni generalmente alle seguenti operazioni:

- si evita di usare strumenti acciaio e carbonio o in acciaio inox del cerchio, che possono causare di attrito elettrico per motore, la formazione di corpi che domande di chiamare un salvo o la presentazione;
- gli operatori devono essere attesi alle cause dell'incidente. Del presente manuale si intende che non solo i dati tecnici riguardanti che detto dovranno essere raggiunti dal rispettivo servizio e della manutenzione, ma anche i funzionamenti organizzati generalmente dalla **CAGIVA**:
 - provvedere in modo adeguato alla pulizia delle sedili e dei pannelli di protezione degli accessori;
 - provvedere per la pulizia e la preparazione degli utensili, ecc.
- aggiungere i punti, dove da evitare l'ingresso alle operazioni essenziali.
- dare sempre ai suoi dipendenti una formazione continua, se possibile con cataloghi esistenti e presenti nella sua azienda.

Norme generali sugli interventi riparativi

- 1 Scattare scintore e guarnizioni, girare lo tenuta e scopri elettronica tranne che
- 2 A volte occorrendo pulire i circuiti senza danno e con certe circospezioni, soprattutto nei centri. Mettere allo scopo di terapie più sicure, non consentire il contatto, il calore.
- 3 Lavorare assai e come a pericolosi e pericolosi con particolare attenzione ai componenti elettronici elettronici elettronici.
- 4 Lavorare assai e con particolare **CAGIVA** ed i banchi di lavoro necessari, e non
- 5 Lavorare assai e con particolare
- 6 Consultare le **Circolari Tecniche** in questo per quanto concerne le norme e le specifiche cataloghi di componenti aggiuntivi e spesso in questo manuale.



ATENCION

La marcha del motor es controlada por el freno en seco, cuando el conductor pulsa la selección de la función del freno.

Para que el motor funcione como combustible se requiere que el conductor lo oprima la palanca freno. Si por ej. "MAN", se activa la función del freno con la palanca freno, el motor se detiene inmediatamente y no se puede arrancar ni acelerar, ni acelerar, ni acelerar, ni acelerar, ni acelerar.

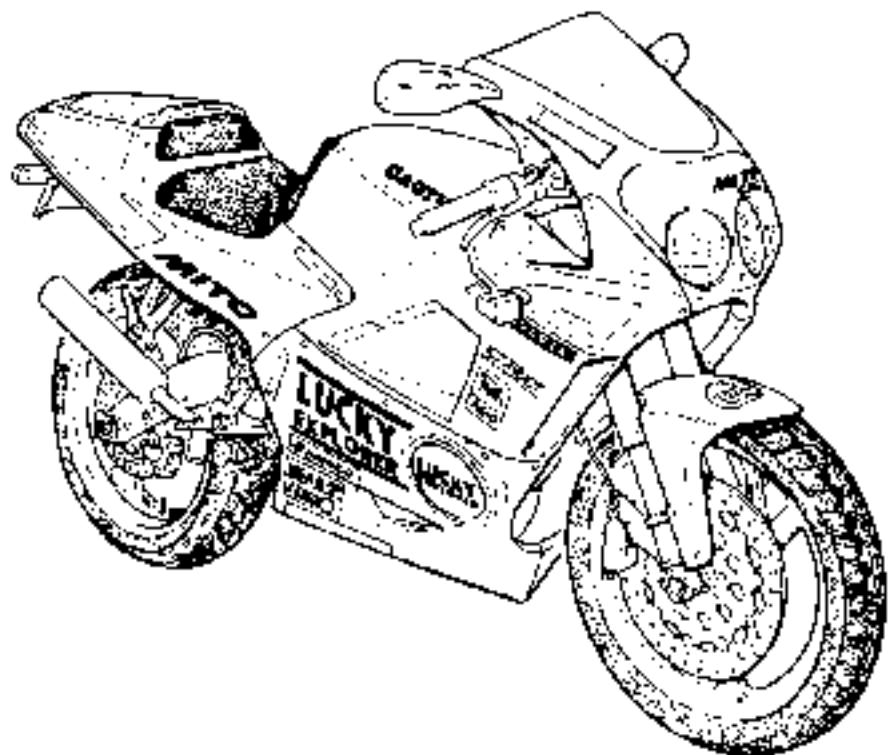


ADVERTENCIA

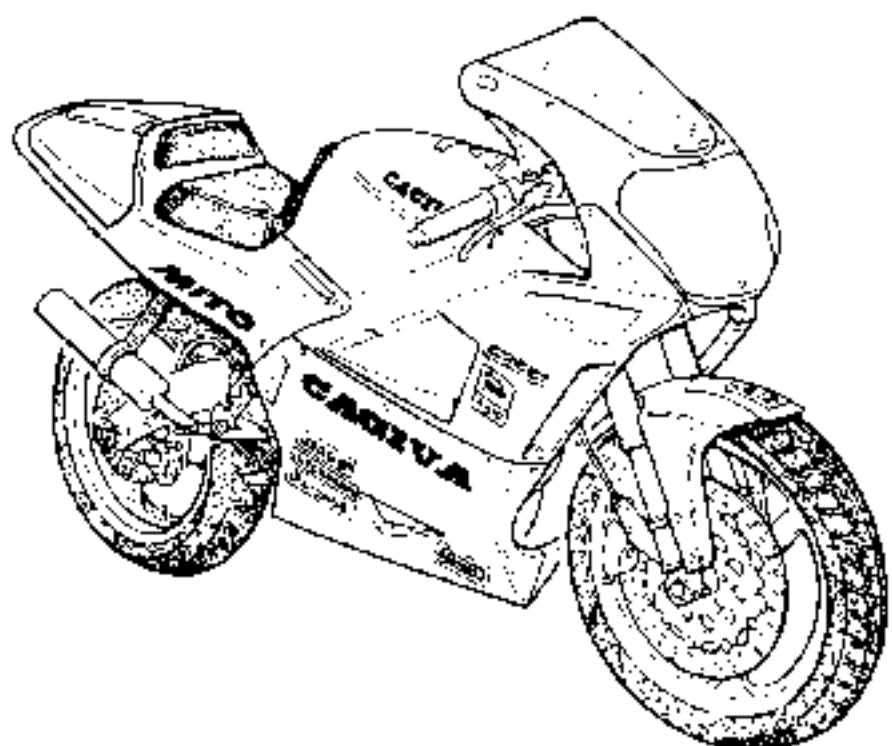
CARBURANTE

- El tanque de combustible tiene una capacidad de 50 litros y un nivel de llenado del 10%. Al llegar al llenado sólo queda 5 litros.
- No permitir que el combustible entre en contacto con las piezas de plástico del sistema eléctrico, al asegurar las bombillas del faro y el destornillador.





MITO 2



MITO Racing



**MOTORE**

Monocilindrico 2 tempi con aspirazione termale e valvola CTS o comando elettronico sullo scarico
Alavaggio 36 mm
Cilindrata 50,0 mm
Cilindrata 124,63 cm³
Rasp d compressione (a luci chiuse) MITO 2 8,21
MITO Racing 8,51

ALIMENTAZIONE

Aspirazione regolata da variatore di lumelle

DAGRAMMA DISTRIBUZIONE

TRASASO MITO 2 25°
MITO Racing 124°
SCARICO: MITO 2 193° (Boosters 186°)
MITO Racing 192° (Boosters 186°)
Consumo (MITO 2 - MITO Racing) ... Del Oro PHB-28 KD
(MITO 2/C4) ... Del'Orto PHB-128 KD

LUBRIFICAZIONE**MOTOR**

Mediente pompa olio a pompa variabile

CAMBIO E TRASMISSIONE PRIMARIA

Mediente l'olio contenuto nel basamento

RAFFREDDAMENTO

A liquido con circolazione meccanica pensole

Radiatore nuovo di grandi dimensioni, vincolato meccanicamente al telaio.

ACCENSIONE**Uscita**

Marco KOKUSAN

Anticipi accensione: MITO 2 14° (10° prima del P.M.S.)

[corrispondenti a min 1,55 di corsa del pistone prima del P.M.S.]

MITO Racing 18° prima del P.M.S.

[corrispondenti a min 1,55 di corsa del pistone prima del P.M.S.]

Condensatore

MITO 2 tipo CHAMPION NIM oppure NGK R95 ECW

MITO Racing tipo CHAMPION NR2S oppure NGK R95 ECW

Distanza elettrica 0,45 - 0,55 mm

AVVIAMENTO

Elettrico (MITO 2)

A spirale (MITO Racing)

TRASMISSIONE

Corona e cuscinetto con i gomigliaggi sempre in presa

Rapporto primaria MITO 2 2,20/65-1,3,250

MITO Racing 2,22/72-1,3,272

Rapporti cambio

1°	.....	.....	.....	2,727
2°	.....	.....	.....	1,857
3°	.....	.....	.....	1,411
4°	.....	.....	.....	1,142
5°	.....	.....	.....	0,956
6°	.....	.....	.....	0,863
7°	.....	.....	.....	0,818

Rapporto secondaria MITO 2 14/41-1,7,923
MITO 2/C4 2,14/32-2,2,785
MITO Racing 2,17/50-1,2,941

Colore d'innessione MITO 2 5/8" x 1/4"
MITO Racing 1/2" x 3/16"

Rapporti totali

	MITO 2	MITO 2/C4	MITO Racing
1°	25,958	24,691	26,252
2°	17,676	15,814	17,876
3°	13,437	12,761	13,589
4°	10,877	10,347	11,001
5°	9,104	8,660	9,207
6°	8,220	7,819	8,313
7°	7,787	7,437	7,875
Frazione	.....	.....	.....

Le distanze multipli in base al rapporto d'olio

FRENI**Anteriore**

A disco fisso fermo (MITO 2) o a disco fermo (MITO Racing) con comando idraulico e pinza fissa

Diametro disco 320 mm

Pinza freno BREMBO

Arco pastiglie 47,2 cm

Posteriore

A disco fisso fermo con comando idraulico e pinza fissa

Diametro disco 230 mm

Pinza freno BREMBO

Arco pastiglie 22 cm

TELAI

Bimotore con lucchetto esteso a punti fissi in alluminio, appendice motore e con ruote in acciaio a sezione quadrata

Angolo di sterzo 30° per parte

Angolo asse di sterzo 25°

Avancorsa 98 mm

SOSPENSIONI**Anteriore**

Fork idraulico e teleidraulico a steppi reversibili

Marco MARZOCCHI

Diametro cil. 40 mm

Excursione ruote anteriere (nella posizione normale) 120 mm



**Posteriore**

Forcellone oscurato leggero con braccio destro protetto a "battente". Sospensione a leveraggi progressivi. Il sistema SOFT DAMP è un nuovo ammortizzatore idraulico con una lastra elicoidale. Possibilità di regolazione del percorso del cavo molla.

Murco primomotore MITO 2 MARZOCCHI
MITO Racing G.C.B.

Escursione verticale ruota posteriore 133,5 mm

RUOTE

Cerchio **anteriore** in lega leggera a tre razze:

Murco MARCHESINI

Dimensioni 2,75x17"

Cerchio **posteriore** in lega leggera a tre razze:

Murco MARCHESINI

Dimensioni MITO 2 4,00x17"

MITO Racing 3,50x17"

PNEUMATICI**Anteriore (•)**

Murco a lipa Firelli ZR 17 - MPV SPORT

Dimensioni 100x80x17"

oppure

Michelin a lipa Michelin ZR 17 HI - SPORT

Dimensioni 110x70x17"

oppure

Murco a lipa Dunlop TR 17 - SPORT MAX

Dimensioni 110x70x17"

Pressione di gonfiaggio a freddo:

senza pilota

Pirelli Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Michelin Kg/cm² 1,9 psi 27

Dunlop Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Pressione di gonfiaggio a freddo:

con passeggiatore

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Posteriore (•)

Murco a lipa Pirelli ZR 17 - MPV SPORT

Dimensioni 100x80x17"

oppure

Michelin a lipa Michelin ZR 17 HI - SPORT

Dimensioni 110x70x17"

oppure

Murco a lipa Dunlop TR 17 - SPORT MAX

Dimensioni 110x70x17"

Pressione di gonfiaggio a freddo:

senza pilota

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Pressione di gonfiaggio a freddo:

con passeggiatore

Pirelli Kg/cm² 2,3 psi 32,7

Michelin Kg/cm² 2,2 psi 31,3

Dunlop Kg/cm² 2,3 psi 32,7

● In alternativa

IMPIANTO ELETTRICO

Impianto di accensione composto da:

- Generatore da 12V-120W a ricarica totale batteria

- Batteria d'avviamento 12V-500W;

- Relè di protezione;

- Controlino elettronico;

- Regolatore di tensione;

- Telerilevatore avviamento elettrico;

- Centrale di controllo avviamento;

- Candele accensione.

Il comando elettronico delle valvole di scarico è costituito dai seguenti elementi:

- Centralina di controllo apertura valvole;

- Motori di comando valvole 12V 3,5W

L'impianto elettrico consta dei seguenti elementi principali:

Osso di luce a tenuta con lampade filiere da 12V 25/25W e

lampada nera di posizione 12V 3W;

Cuscinetto con lampade strumenti da 12V 2W e sole da 12V

1,2W;

Indicatori di direzione con lampada 12V 10W;

Balzacca da 12V 9 Ah (MITO 2), batteria da 12V 4 Ah (MITO

Racing);

N. 4 fili 1 da 1,5 A, due dei quali di riserva;

- Faro e parafango con comando illuminazione a rete 12V

21W e lampada luce di crociera 12V 3W.

PESI

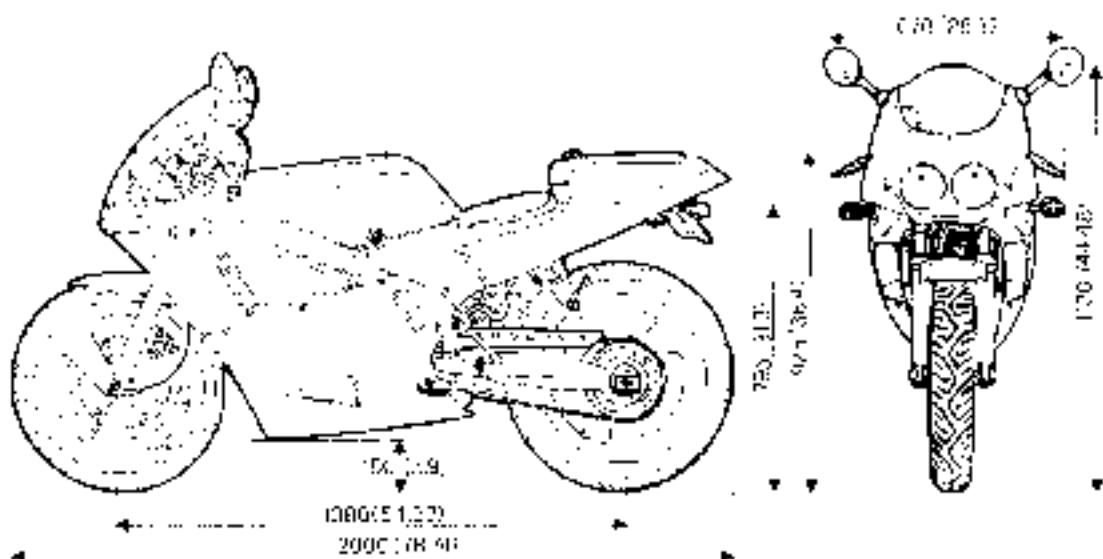
Totale a secco (MITO 2) 121 kg

Totale a secco (MITO Racing) 116 kg





INGOMBRI mm (in)



RIFORNIMENTI

TIPO

QUANTITÀ
(litri)

Serbatoio carburante	Supercarburante 98 100 NO (min)	1.8
Riserva	[accensione calda]	4
Clo per iniezione carburante	AGIP 2T RAC NG PLUS	1
Clo cambio e trasmissione primaria	AGIP SUPERMOTOR OIL F 1	0.800
Clo per l'ocello anteriore	Specifica "MARZOCCHI SAF 7.5	[vedere pag. D 29]
Foro per impianto di raffreddamento (MITO 2)	AGIP ECOPERMANENT	1.5
Foro per impianto di raffreddamento (MITO Racing)	Acqua	1.5
Foro freno posteriore	AGIP BRAKE LIQUID DOT 4	—
Lubrificazione catena di trasmissione	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Trasmissione linea blu	AGIP GLASSE 30	—

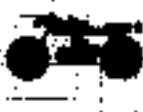


NOTA - A temperature inferiori -5°C rifornire il serbatoio carburante con miscela all'1% in luogo della sola benzina.



IMPORTANTE - Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.



**ENGINE**

3 single cylinder, two stroke engine, with lamellar suction and electronic control. CTS valve on the exhaust system.

Bore 50 mm 2.204 cu. in.
Stroke 54.6 mm 4.422 cu. in.
Capacity 174.6 cc 7.602 cu. in.
Compression ratio (with closed carb) MTO 2 8.2 : 1
MTO Racing 8.5 : 1

FUEL FEEDING

Intake setting by lamellar valve.

DISTRIBUTION DIAGRAM

TRANSFER, MTO 2 125°
MTO Racing 124°
EXHAUST, MTO 2 190° (Boosters 186°)
MTO Racing 192° (Boosters 186°)
Carburetor (MTO 2 - MTO Racing) Del'Orto PH3H 28 RD
(MTO 2/CH) Coll'Orto PH5H 26 NO

LUBRICATION**ENGINE**

Through variable delivery pump.

S-IFTING and MAIN TRANSMISSION

Through the oil contained in the engine block.

COOLING

With liquid circulation through a pump.

Oil heat indicator, constrained to the frame.

IGNITION

Electronic

Mosfet KOKUSAN
Ignition advance, MTO 2 4.01.8° 14.30 before T.D.C.
(corresponding to 0.03V r. of p. von stroke before T.D.C.)
MTO Racing 1.53.14.9° 8° before T.D.C.
(corresponding to 0.011 r. of p. von stroke before T.D.C.)

Spark plug

MTO 2 type CHAMPION N8A or NGK 325 FCW
MTO Racing type CHAMPION N82S or NGK 325 FCW
Electrode gap 0.0177-0.0214

STARTING

Electric (MTO 2)

By pushing (MTO Racing)

TRANSMISSION

Clutch, screwair mesh gears

Primary ratio MTO 2 2.20/65-1.3.250
MTO Racing 1.7.22/72-1.3.2/2

Gear ratios

1st	.....	.....	.....	2.727
2nd	.....	.....	.....	1.857
3rd	.....	.....	.....	1.411
4th	.....	.....	.....	1.142
5th	.....	.....	.....	0.953
6th	.....	.....	.....	0.863
7th	.....	.....	.....	0.818
Final drive ratio MTO 2	.....	2.12/41-1.2.928	.....
MTO 2/CH	.....	7.14/39-1.2.755	.....
MTO Racing	.....	7.17/50-1.2.941	.....
Gearing chain MTO 2	.....	5/8" x 1/4"	.....
MTO Racing	.....	1/2" x 3/16"	.....

Total ratios

	MTO 2	MTO 2/CH	MTO Racing
1st	25.938	24.691	26.252
2nd	17.676	16.814	17.876
3rd	13.417	12.781	13.589
4th	10.877	10.347	11.031
5th	9.104	8.660	9.737
6th	8.220	7.814	8.312
7th	7.787	7.407	7.875
Oil bath multi disc clutch type			

BRAKES**Front brake**

With solid disc (MTO 2) or with floating multi disc disc (MTO Racing) with hydraulic master and fixed caliper.

Disc diameter 13.29 in
Brake caliper BREMBOL
Pad area 7.316 sq. in

Rear brake

Perforated fixed disc, with hydraulic control and fixed caliper
Disc diameter 9.055 in
Brake caliper BREMBO
Pad area 3.41 sq. in

FRAME

Double cross-member with extruded tubular and aluminum metal parts, rear fairpiece with square steel pipes.

Steering angle 30° for side
Steering axis angle 25°
Front fork castor 3.858°

SUSPENSIONS**Front suspension**

Telescopic hydraulic fork reversed axes
Pivots MARZOCCHI
Lugs diameter 1.575 in
Front wheel bump position (on the sliding axis) 4.724 in



Rear suspension

Light alloy Rostrino fork with "banana" shaped R.H. arm. Progressive leverage suspension (SOFT DAMP system) and hydrodampener with helical spring. The spring preload can be adjusted.

Dumper make MITO 2 MARZOCCHI
MITO Racing G.C.B.
Rear wheel vertical travel 5.255 m.

WHEELS

Three spoke light alloy front (mm)

Make MARC'ESINI
Dimensions 2.75x17"

Three spoke light alloy rear (mm)

Make MARCHESEINI
Dimensions MITO 2 4.00x17"
MITO Racing 3.50x17"

TYRES

Front (●)

Make and type Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT-T
Tire Size 1700x80x17" or

Make and type Michelin ZR 17 - H - SPORT 1
Tire Size 1100x80x17" or

Make and

type Dunlop IR 17 - SPORT MAX TL
Tire Size 110x70x17" Cold tire pressure

driver only
Pirelli Kg/cm² 2.0 psi 28.4
Michelin Kg/cm² 1.9 psi 27

Driver Kg/cm² 2.0 psi 28.4
Cold tire pressure
with passenger

Pirelli Kg/cm² 2.1 psi 29.9
Michelin Kg/cm² 2.0 psi 28.4
Dunlop Kg/cm² 2.1 psi 29.9

Rear (●)

Make and type Pirelli ZR 17 - MP7 SPORT 1
Tire Size 1500x80x17" or

Make and type Michelin ZR 17 - H - SPORT 1
Tire Size 1500x60x17" or

Make and type Dunlop IR 17 - SPORT MAX T
Tire Size 1500x60x17" Cold tire pressure

driver only
Pirelli Kg/cm² 2.1 psi 29.9
Michelin Kg/cm² 2.0 psi 28.4
Dunlop Kg/cm² 2.1 psi 29.9

Cold tire pressure
with passenger
Pirelli Kg/cm² 2.3 psi 32.7
Michelin Kg/cm² 2.2 psi 31.3
Dunlop Kg/cm² 2.3 psi 32.7

● = alternative

ELECTRIC SYSTEM

The ignition system is composed by:
Generator 12V-120W for a full battery recharge
Starting motor 12V-500W.

- Electronic cell;
- Electronic device;
- Voltage rectifier;
- Solenoid starter;
- Starting control system;
- Ignition spark plug

The electronic control of the exhaust valve is composed by the following parts:

- Opening valve control system;
- Valve control motor 12V 3.3W

The components of the electric system are:

Double headlight with 1 lux lamp: 12V-25/25W and parking light bulb 12V-3W

Dashboard with instruments bulbs 12V 2W and warning lights 12V 1.7W

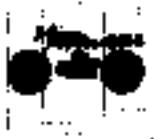
• Blinker with bulb 12V 10W

• Battery 12V 9 Ah (MITO 2); battery 12V 4 Ah (MITO Racing)
N. 4 fuses 1.5 A two speciations

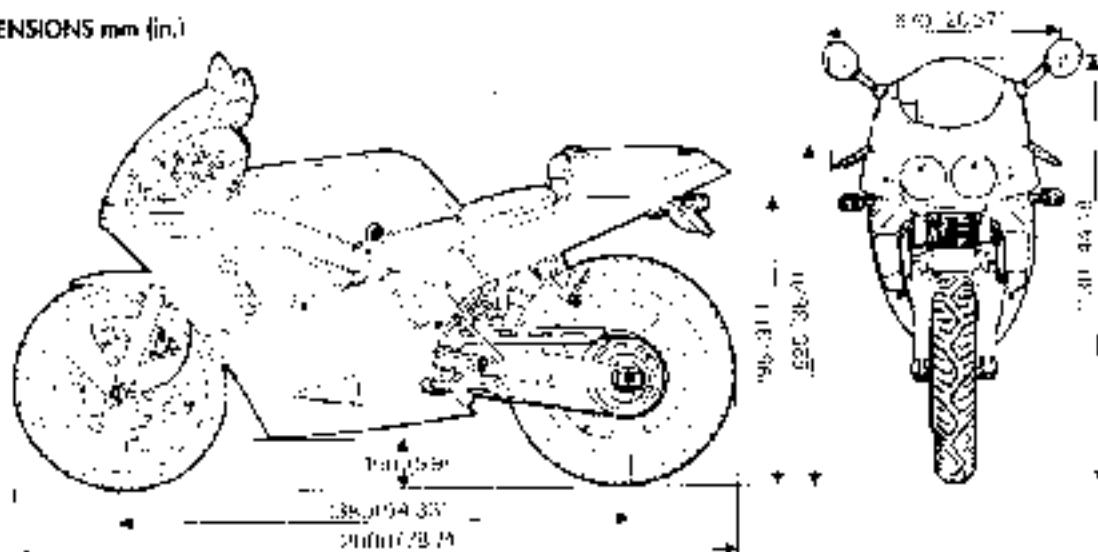
To light with stop light 12V-21W and parking light bulb 12V-5W

WEIGHTS

Total dry weight (MITO 2) 266.75 lb
Total dry weight (MITO Racing) 255.73 lb.



OVERALL DIMENSIONS mm (in.)



SUPPLY

TYPE

QUANTITY

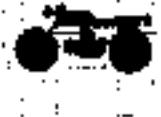
[liters]

Fuel tank	Superfuel 98-100 NO [front running lamp series ON]	16
Reserve		4
Fuel mixture oil	AGIP 2T RACING PLUS	1
Change gear and main transmission oil	AGIP SUPERMOTOROL E.I.	0.800
Front fork oil	Specific "MARZOCCHI" SAE 7.5	[see page 2-29]
Cooling system fluid (M 10/2)	AGIP ECOPERMANENT	1.0
Cooling system fluid (M 10 Racing)	Water	1.0
Hydraulic brake fluid	AGIP BRAKE FLUID DOT 4	—
Drive chain lubrication	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Flexible connections	AGIP GREASE 20	—

REMARK - At temperature lower than -5°C fill up the fuel tank with 1% mixture rather than petrol only.

WARNING! - Use of additives in fuel or lubricants is not allowed.



**MOTEUR**

Moteur monocylindrique, à deux temps avec admission lamellaire et soufflage E.T.S. à contrôle électronique sur le dispositif d'échappement.

Alesage	56 mm
Coupe	50,6 mm
Cylindrée totale	774,63 cm ³
Taux de compression [avec mitrilles fermées] MTO 2	8,2:1
MTO Racing	8,5:1

ALIMENTATION

Aspiration réglée par soupapes à longues

HUILE DE DISTRIBUTION

TRANSVASSEMENT MTO 2	125
MTO Racing	124

ECHAPPEMENT MTO 2	190 (Boosters 18e)
MTO Racing	192 (Boosters 188)

Carburateur [MTO 2 - MTO Racing]	Dell'Orto PHBH 28 RD
[MTO 2/CH]	Dell'Orto PPSH 28 ND

GRAISSAGE**MOTEUR**

Par pompe à huile à débit variable.

BOÎTE DE VITESSE ET TRANSMISSION PRIMAIRE

Par huile contenue dans le carter.

ALLUMAGE**Électrique**

Marque

Avance à l'allumage MTO 2 14-30 avec P.M.H

[correspondant à 1 mm de levée piston P.M.H]

MTO Racing 16 avec P.M.H

[au risque d'un 55 mm de levée piston P.M.H]

Brûche

MTO 2 type CHAMPION N84 ou NGK B95 FGV

MTO Racing type CHAMPION N82S ou NGK B95 EGY
écartement des électrodes 0,45-0,55 mm

DÉMARRAGE

Foxtrotte [MTO 2]

Per poussée [MTO Racing]

TRANSMISSION

Rémission et casquette avec engrangement toujours en usine.

Rapport primaire MTO 2 7,20/6,6-1,3,22/20

MTO Racing 7,22/7,7-1,3,22/20

Rapports de la boîte des vitesses

1ere	7,77
2eme	1,85
3eme	1,41
4eme	1,142
5eme	0,956
6eme	0,863
7eme	0,818
Rapport secondaire MTO 2	2,14/4,1-1,2,928
MTO 2/CH	2,14/3,9-1,2,783
MTO Racing	2,17/5,0-1,2,941
Chaîne de transmission MTO 2	5/8" x 7/4"
MTO Racing	1/2" x 3/16"

Rapports totaux

	MTO 2	MTO 2/CH	MTO Racing
1ère	25,958	24,691	26,232
2ème	17,676	16,814	17,826
3ème	13,437	12,781	13,589
4ème	11,077	10,347	11,001
5ème	9,104	8,660	9,207
6ème	8,220	7,819	8,313
7ème	7,787	7,407	7,875
Type embrayage	à disques multiples en acier d'acier		

FREINS**Avant**

Avec disque fixe percé (MTO 2) ou avec disque fixe percé (MTO Racing); à commande hydraulique et étrier fixe.

Diamètre du disque 220 mm

Calibres de freinage BFM/BMO

Surface des garnitures 47,2 cm²

Arrière

A disque fixe percé commandé hydraulique et étrier fixe.

Diamètre du disque 230 mm

Calibres de freinage BFM/BMO

Surface des garnitures 22 cm²

CHASSIS

Double inverse avec tubulures extrudées et parties molles en aluminium, partie centrale avec tuyaux en acier avec section carrée.

Angle de braquage 50° chaque côté

Angle de l'axe de braquage 25°

Chasse extérieure 96 mm

SUSPENSIONS**Avant**

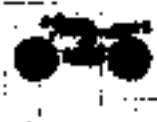
Fourche télescopique hydraulique à fourreaux inversés.

Procurement MARZOCCHI

Diamètre fileté 40 mm

Écartement roue avant [sur l'axe des coussinets] 170 mm



**Arrière**

Fourche horizontale en sillogé léger avec bras droit en forme de "bonne" suspension avec système de levier progressif (système SOH DAMP) et mono-amortisseur hydraulique avec ressort hélicoïdal. Possibilité de régler la précambrante du ressort.

Marque amortisseur MITO 2 MARZOCCHI
MITO Racing G.C.B.

Coussine verticale roue arrière 133,5 mm

ROUES

Jante avant en alliage léger avec trois bras

Marque MARCHESINI

Dimensions 12,75x17"

Jante arrière en alliage léger avec trois bras

Marque MARCHESINI

Dimensions MITO 2 12,00x17"

MITO Racing 13,50x17"

PNEUS**Avant (●)**

Marque et type Pirelli ZR 17 MP7 SPORT I

Dimensions 110x80x17"

xx Michelin ZR 17 H SPORT II

Dimensions 110x80x17"

xx Dunlop TR 17 - SPORT MAX II

Dimensions 110x80x17"

Pression de gonflage à froid
conducteur soulement

Pirelli Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Michelin Kg/cm² 1,9 psi 27

Dunlop Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Pression de gonflage à froid
avec passager

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 26,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Arrière (●)

Marque et type Michelin ZR 17 MP7 SPORT II

Dimensions 150x80x17"

xx Michelin ZR 17 H SPORT II

Dimensions 150x80x17"

xx Dunlop Z 17 SPORT MAX II

Dimensions 150x80x17"

Pression de gonflage à froid
conducteur soulement

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 26,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Pression de gonflage à froid
avec passager

Pirelli Kg/cm² 2,3 psi 32,7

Michelin Kg/cm² 2,2 psi 31,3

Dunlop Kg/cm² 2,3 psi 32,7

● En alternatif

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

L'installation d'alimentation est composée par :

- Générateur 12V-120W à recharge automatique de la batterie;

- Démarreur 12V-500W;

- Bobine électrique;

- Dispositif électronique;

- Régulateur de tension;

- Distributeur pour moteur démarreur;

- Bougie d'allumage.

Le circuit électronique de la soupape d'échappement est composé par les parties suivantes:

- Dispositif de contrôle ouverture soupape

- Moyeu de contrôle soupape 12V-3,3W

Les autres composants principaux de l'instrumentation électrique:

- Double feu arrière avec lampes 12V-25/25W et cintre feu de jour 12V-3W;

- Tableau de bord avec lampes des instruments 12V-2W et témoin 12V-1,2W;

- C. gyroscopie avec alarme 12V-10W

- Entrée 12V-9 Ah (MITO 2); batterie 12V-4 Ah (MITO Racing)

- N° 2 fusibles 15 A, dont deux de recharge

- Feux arrière avec lampe de signalisation d'arrêt 12V-21W et lampe feu de position 12V-3W

POIDS

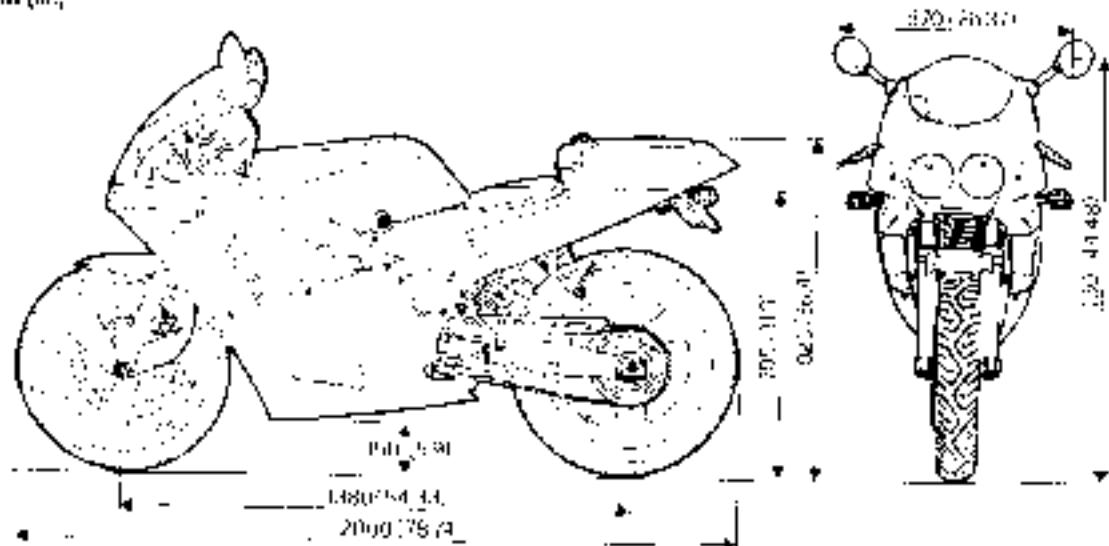
Toute à vide (MITO 2) 121 Kg

Toute à vide (MITO Racing) 116 Kg





DIMENSIONS mm (in.)

TABLE DE
RAVITAILLEMENTS

Réservoir de carburant
Réserve
Huile pour moteur carburant
Huile de boîte de vitesses et transmission primaire
Huile pour fourche avant
Huile pour circuit de refroidissement (MTC 2)
Huile pour circuit de refroidissement (MTC Racing)
Huile freins hydroalcoolique
Graissage chaîne de transmission ou
Transmission / es bielles

TYPE

Supercarburant 91: 100 NO (ml)
(allumogo lampo-éminé)
AGIP 2° RACING PLUS
AGIP SUPERMOTOROIL F 1
Spicilique 'MAR/OCCHI' SAT 7,5
AGIP ECOPERMANENZA
Eau
AGIP BRAKE FLUID DOT 4
AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY
AGIP GREASE EG

QUANTITE
(litres)

18
4
1
0,800
[cf. page D 29]
1,5
1,5
—
—
—



REMARQUE - À des températures au dessous de 5°C remplir le réservoir carburant avec mélange à 1% d'huile en lieu de seule essence.



IMPORTANT - L'utilisation d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants n'est pas admis.



**MOTOR**

Zweizylinder-Einzylindermotor mit 1,6-Millimeter-Zylinder und C.T.S. Ventil mit elektronischer Steuerung mit dem Auslass	
Böhrung	56 mm
Hub	50,6 mm
Gesamtmaßnahmen	124,63 mm
Verdichtungsverhältnis (im geschlossenen Schieber)	
MITO 2	8,7:1
MITO Racing	8,5:1

SPEISUNG

Absaugung durch Zahnradventil¹ geregelt

VERTEILERDIAGRAMM

ÜBLERSTROEMUNG: MITO 2	125
MITO Racing	124
AUSPUFF: MITO 2	190 [Booster] '86
MITO Racing	192 [Booster] '88
Vergaser [MITO 2 - MITO Racing]	De'Orto PH-BII 28 RD
[MITO 2/CH]	Dell'Orto PHB 28 ND

SCHMIERUNG**MOTOR**

Mit Öl-Gelenkstift-Lager

GETRIEBE UND HAUPTANTRIEB

Mit Öl des im Kurbelgehäuse erhaltenen Oelles.

KUEHLUNG

Wärmeabfuhr durch luftgekühlten Umlauf

Geöffneter Kühlkörper, gebogen, Flansch am Rahmen befestigt

ZUENDUNG**Elektronik**

Marke	KOKUSAN
Anfangsstellung: MITO 2	14° 30' v. O
Laufspur: 1 mm v. OT Kolbenlauf	
MITO Racing	12° v. OT
Laufspur: 1,55 mm v. OT Kolbenlauf	
Kerze	
MITO 2	Typ CHAMPION N84 oder NGK B95 EUV
MITO Racing	Typ CHAMPION N82S oder NGK B95 EUV
Elektrode Abstand	0,45 - 0,55 mm

ANLAUF

elektrisch (MITO 2)

Schubweise (MITO Racing)

KRAFTUEBERTRAGUNG

Kardanwellengetriebe mit Getriebezusatz für starkeren Eingriff

Getriebeverhältnis: MITO 2	/ 20/85 = 1:3 250
MITO Racing	/ 22/72 = 1:3 272

Wechselverhältnisse

1'	.....	.....	2,77
2'	.....	.....	1,857
3'	.....	.....	1,411
4'	.....	.....	1,142
5'	.....	.....	0,956
6'	.....	.....	0,863
7'	.....	.....	0,818
Sekundärgetriebeverhältnis			
MITO 2	.....	2 14/41	1,2978
MITO 2/CH	.....	2 14/39	1,2785
MITO Racing	.....	2 17/50	1,2541
Treibkette M.10/2	.....	5/8" x 1/4"	
MITO Racing	.....	1/2" x 3/16"	

Gesamtverhältnisse

	MITO 2	MITO 2/CH	MITO Racing
1'	25,958	24,691	26,252
2'	17,676	16,814	17,376
3'	13,437	12,781	13,589
4'	10,877	11,347	11,301
5'	9,104	8,650	9,207
6'	8,220	7,819	8,333
7'	7,287	7,407	7,873
Kupplungstyp	.....	.....	Vierhebelig (in Oelbad)

BREMSEN**Vorderbremse**

W.L. gelochter festes Scheibe (MITO 2) oder gewickelter Schwachscheibe (MITO Racing), hydraulischer Antrieb und fester Zargengelenk	
Scheibendurchmesser	320 mm
Bremssättigen	0,46 EMRC
Bremsbelagfläche	47,2 cm ²

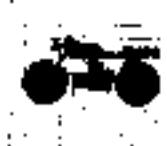
Hinterbremse

Festsitzende durchgeholt Scheibe mit hydraulischer Bremse und Feststoff	
Scheibendurchmesser	230 mm
Bremssättigen	0,46 EMRC
Bremsbelagfläche	22 cm ²

RAHMEN

Doppelpfeilerträger aus liegengeschweißten Röhren und seilen aus Aluminiuim-Legierung; hinteres Endstück aus Vierkant-Stahlrohren.
Einschlagwinkel 30° je Seite
Abwinklung der Lenkkopf 25°
Vorwärtsneigung der vorderen Gabel 98 mm





AUFGÄNGUNGEN

Vorderaufhängung

Teilehydraulische Gabel mit vorgesetztem Zopfen.	
Fersellohr	MARZOCCHI
Durchmesser der Stangen	43 mm
Durchmesser des Vorderrades	
[auf der Verschraubhöhe] ...	120 mm

Hinteraufhängung

Bewegliche Gabel aus leichtmetall mit rechter Arm mit "Bremser".	
Festigk. Aufhängung mit progressiv wirkendem Siliddämpferstein [System SQF® DAMP] und einem hydraulischen Siliddämpfer mit Schraubentrieder. Die Federbelastung kann reguliert werden.	
Murka Stoßdämpfer MITO 2	MARZOCCHI
MITO Racing	G.C.B.
Senkrechter Federweg des Hinterrades	133,5 mm

RÄDER

Vorderrad Felge aus leichtmetall mit drei Spaken.	
Marke	MARCHESE
Abmessungen	7,75" x 17"
Hinterrad Felge aus leichtmetall mit drei Spaken	
Marke	MARCHESE
Abmessungen MITO 2	... 4,00" x 17"
MITO Racing	... 3,50" x 17"

REIFEN

Vorderreifen (●)

Bezeichnung und Typ	Pirelli ZR 17 M77 SPORT
Abmessungen	100x80x17"
oder	
Bezeichnung und Typ	Michelin ZR 17 H SPORT
Abmessungen	110x70x17"
oder	
Bezeichnung und Typ	Dunlop 1R 17 - SPORT MAX II
Anfassungen	110x70x17"
Kuhfußdruck	
nur Führer	
Pirelli	Kg/cm² 2,0 psi 28,4
Michelin	Kg/cm² 1,9 psi 27
Dunlop	Kg/cm² 2,0 psi 28,4
Kuhfußdruck	
nur Fahrer	
Pirelli	Kg/cm² 2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm² 2,0 psi 29,9
Dunlop	Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Hinterreifen (●)

Bezeichnung und Typ	Pirelli ZR 17 M77 SPORT
Abmessungen	150x50x17"
oder	
Bezeichnung und Typ	Michelin ZR 17 HII SPORT
Abmessungen	150x60x17"
oder	
Bezeichnung und Typ	Dunlop 1R 17 - SPORT MAX II
Abmessungen	150x60x17"
Kuhfußdruck	
nur Führer	
Pirelli	Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin	Kg/cm² 2,0 psi 28,4
Curlex	Kg/cm² 2,1 psi 29,9
Kuhfußdruck	
nur Fahrer	
Pirelli	Kg/cm² 2,3 psi 32,7
Michelin	Kg/cm² 2,2 psi 31,0
Dunlop	Kg/cm² 2,3 psi 32,7

●: Wahlweise

ELEKTRISCHE ANLAGE

Die Zündungsanlage besteht aus:

- Generator 12V 120W für die kontinuelle Nachladung der Batterie;
- Anlasser 12V 300W;
- Elektronische Spule;
- Zündelektronik;
- Spannungsregler;
- Fernschalter für die elektrische Anlossen;
- Elektronik für Antisklirkkontrolle;
- Öffnerzähler.

Der elektronische Antrieb des Auslassventils besteht aus den folgenden Elementen:

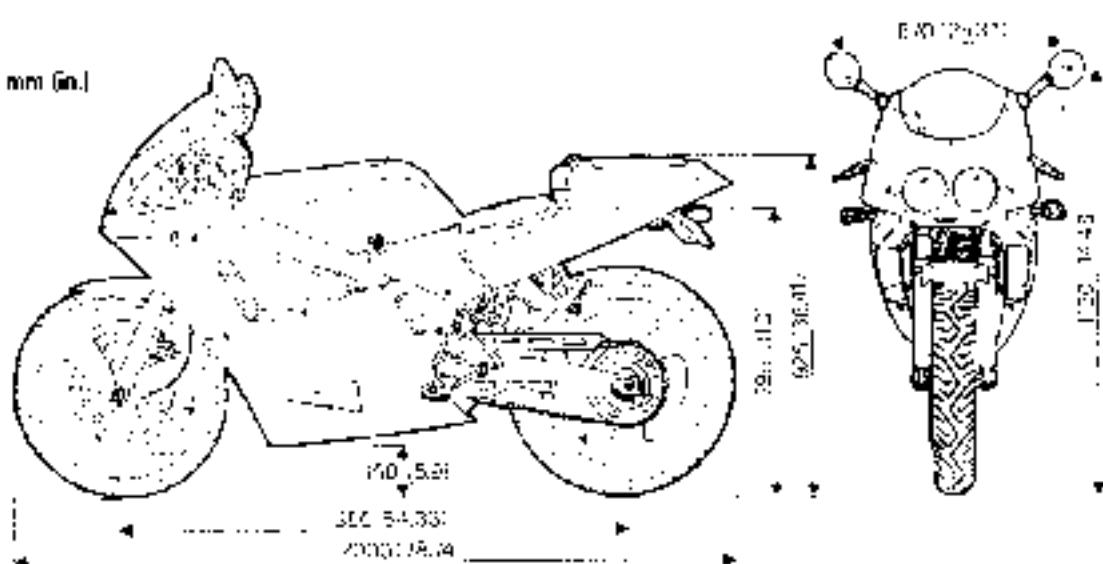
- Elektronik für die Kontrolle der Ventilöffnung;
- Anlasser 12V 3,5W;
- Die Hauptkomponenten der elektrischen Anlage sind:
- Zusatzverstärker zu Lärge 12V 2,5/25W + 10 Periodenstrom je 12V 3W;
- Instrumenteneinheit mit Lampen 12V 2W und Kontrolelementen 12V 1,2W;
- Blinker mit Glühbirne 12V 10W;
- Motor 12V 9 Ah (MITO 2), Batterie 12V 4 Ah (MITO Racing);
- 114 Sicherungen 15 A, davon 2 als Ersatz;
- Hintere Leuchte in Überstrahl 12V 2,1W und Parkleuchte 12V 3W.

GEWICHTE

Gesamtgewicht leer (MITO 2)	121 Kg
Gesamtgewicht leer (MITO Racing)	116 Kg



DIMENSIONEN mm (Gr.)



NACHFUELLUNGEN

TYP

MENGE
(Liter)

Kraftstoffbehälter	Super-kraftstoff 98/100 NO (mind 1)	18
Reserve	(Kettenspannungs-einstell)	4
Gel für Kraftstofffilter (Res.)	AGIP 2° RACING PLUS	1
Gel für Getriebe und Hanteln	AGIP SUPERMOTORC L 1	0,800
Gel für Vorderrad	Spezielles Kraftstoffverbrauch MARZOCCHI SAE 7/5 [siehe Seite 3-29]	
Flüssigkeit für Kettenschmierung (MITO 2)	AGIP ECOPERMANENT	1,5
Flüssigkeit für Kettenschmierung (MITO Racing)	Wasser	1,5
Flüssigkeit für Hydraulikkreis	AGIP BRAKE LIQUID DOT 4	—
Schmiermittel der Treibkette	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	—
Antriebsketten	AGIP GREASE 30	—



HINWEIS: bei einer Temperatur unter -5 °C ist der Kraftstoffbehälter mit ein 1% - Gemisch anstatt von reiner Benzin zu füllen.



WICHTIG: Keine Wirkstoffe im Kraftstoff noch in dem Schmiermittel zugelassen!

**MOTOR**

De un cilindro a 2 tiempos con aspiración laminar y válvula C.T.S. con accionamiento electrónico en el escape.

Diametro	56 mm
Carácter	50.5 mm
Cilindraje	124,63 cm ³
Relación de compresión (con los lumbreras cerrados)	
MITO 2	8,7
MITO Racing	8,5:1

AUMENTACION

Aspiración regulada con vástago de láminas.

DIAGRAMA DE DISTRIBUCION

TRANSVASEACION MITO 2 125
MITO Racing 124

DESCARGA MITO 2 190 (Boosters 186)
MITO Racing 192 (Boosters 188)

Carburador (MITO 2 - MITO Racing) Dell'Orto PH-BH 28 RD
(MITO 2/CH) Dell'Orto PH-BH 28 ND

LUBRICACION**MOTOR**

Mediante tubo de aceite con caudal variable.

CAMBIO Y TRANSMISION PRIMARIA

Mediante el aceite contenido en la base.

REFRIGERACION

Con líquido con circulación mediante bomba.

Radiador curvo de gomas J-tensiones, unida elásticamente al chasis.

ENCENDIDO**electrónico**

Motor 1,00 KOKUSAN

Anticorriente encendido MITO 2 14-30° antes del F.M.S.
(correspondientes a mm. 1 de distancia del centro del pistón antes del P.M.S.)

MITO Racing 18° antes del P.M.S.

correspondientes a mm. 1,55 de distancia del pistón antes de P.M.S.)

Bujía tipo

MITO 2 tipo CHAMPION N84 o bien NGK B95 EGV

MITO Racing tipo CHAMPION N82S o bien NGK B95 EGV

Distancia eléctrica 0,45-0,55 mm

PUESTA EN MARCHA

Eléctrica (MITO 2)

De arranque (MITO Racing)

TRANSMISION

Compuerta engranajes continuamente en marcha.

Relación primaria MITO 2 2,20/6,5 = 1,3,250
MITO Racing 2,22/7,2 = 1,3,272

Relaciones cambio

1	2,727
2	1,857
3	1,411
4	1,142
5	0,950
6	0,863
7	0,818
Relación secundaria MITO 2	2,14/41 = 1,2,928
MITO 2/CH	2,14/39 = 1,2,985
MITO Racing	2,17/50 = 1,2,941

Coeficiente de transmisión MITO 2 5,875/6,741
MITO Racing 1,72*3/16*

Relaciones totales

	MITO 2	MITO 2/CH	MITO Racing
1	2,958	2,4691	2,26,252
2	1,7,676	1,6,814	1,7,8,6
3	1,3,437	1,2,781	1,3,589
4	1,0,877	1,0,342	1,1,001
5	9,104	8,660	9,202
6	8,220	7,819	8,313
7	7,787	7,407	7,875
Tanque	con discos múltiples en baño de aceite		

FRENOS**Delantero**

De disco fijo perforado (MITO 2) u de disco flotante perforado (MITO Racing) con mando hidráulico de pinza fija.

Diametro disco 320 mm

Pinza freno BREMBO

Área posibles 47,2 cm²

Trasero

Con disco fijo agujereado con accionamiento metálico y pinza fija.

Diametro disco 230 mm

Pinza freno BREMBO

Área posibles 22 cm²

BASTIDOR

Doble soporte con tubos curvos expulsos y partes fundidas en aluminio, apoyo posterior con levas en acero u aceroines cuadrados.

Ángulo de dirección 30° por parte

Ángulo de eje de dirección 25°

Recorrido 98 mm

SUSPENSIONES**Delantero**

Herrillo freno hidráulico de válvulas invertidos.

Motor MARZOCCHI

Diametro válvulas 40 mm

Excursión rueda delantera (sobre el eje deslizable) 120 mm



**Trotero**

Pesado oscilante en el eje de giro, pero con brazo derecho perfil de c "barra". Suspensión a palancas progresivas sistema SOFT DAMP y freno de tambor hidráulico con escobilla fija. Posición fija de regulación preajuste del resorte.

Marco amortiguador MTC 2 MARZOCCHI
MTC Racing GCB

Excursión vertical de la rueda trasera 133,5 mm

RUEDAS

Aro delantero en aleación ligera a tres radios.

Marco MARC'ESINI

Dimensiones 2,75x17"

Aro trasero en aluminio pero c tres radios.

Marco MARC'ESINI

Dimensiones MTC 2 4,00x17"

MTC Racing 3,50x17"

NEUMATICOS**Delantero (●)**

Marco y tipo Pirelli ZR 17 - MPZ SPORT T

Dimensiones 100x60x17"

o bien

Marco y tipo Michelin ZR 17 - H SPORT-T

Dimensiones 110x70x17"

o bien

Marco y tipo Dunlop TR 17 - SPORT MAX TL

Dimensiones 110x70x17"

Presión de inflado en frío

solo piloto Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Pirelli Kg/cm² 1,9 psi 27,7

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Presión de inflado en frío

con pasajero

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Presión de inflado en frío

sin pasajero

Pirelli Kg/cm² 2,3 psi 32,7

Michelin Kg/cm² 2,2 psi 31,3

Dunlop Kg/cm² 2,3 psi 32,7

Trasero (●)

Marco y tipo Pirelli ZR 17 - MPZ SPORT T

Dimensiones 150x60x17"

o bien

Marco y tipo Michelin ZR 17 - H SPORT-T

Dimensiones 150x60x17"

o bien

Marco y tipo Dunlop TR 17 - SPORT MAX TL

Dimensiones 53x60x17"

Presión de inflado en frío

solo piloto

Pirelli Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Michelin Kg/cm² 2,0 psi 28,4

Dunlop Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Presión de inflado en frío

con pasajero

Pirelli Kg/cm² 2,3 psi 32,7

Michelin Kg/cm² 2,2 psi 31,3

Dunlop Kg/cm² 2,3 psi 32,7

● En alternativo

SISTEMA ELECTRICO

Sistema eléctrico de arranque compuesto por:

• Generador de 12V 120W con recargador de la batería.

• Motor de arranque 12V 500W.

Bomba: eléctrica.

Centralita: eléctrica.

Regulador de tensión.

Terrímetro puesto en marcha al encendido.

• Centralita control puesto en marcha al encendido.

El mando eléctrico de la valvula de escape está constituido por los elementos siguientes:

• Centralita control intermitente válvula.

• Motor de arranque 12V 3W.

El sistema eléctrico consta de los siguientes elementos principales:

• Bomba delantera con bombillo trifásico 12V 25/25W y bombilla de la luz de posición 12V 3W.

• Tráiler con luces con bombillos de 12V 2W y chispas de 12V 1,2W.

• Relé inversor de dirección con bombilla 12V 10W.

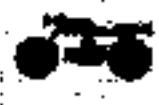
• Batería de 12V 9 Ah (MTC 2), o de 12V 4 Ah (MTC Racing).

• N° 4 fusibles de 15 A, dos de los cuales de reserva.
Freno trasero con bombilla para señalar la presión 12V 21W y bombilla para la luz de posición 12V 5W.

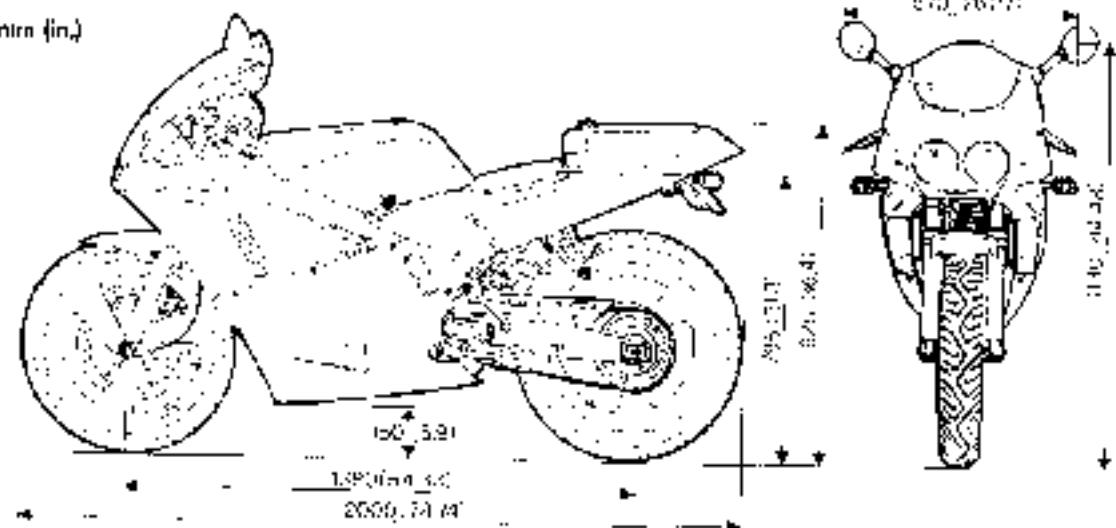
PESOS

Total a seco (MTC 2) 121 Kg

Total a seco (MTC Racing) 116 Kg



DIMENSIONES (mm (in))



CAPACIDADES

TIPO

CANTIDAD
(litros)

Depósito combustible	Supercorburante 98-100 NO (máx.)	18
Reserva	Encendido: hidrooil	4
Aceite para mezcla combustible	AGIP 2T RACING PLUS	1
Aceite combustible y transmisión primaria	AGIP SUPERMOTOROIL F 1	0,800
Aceite para engrase de embrague	Espacióne "MARZOCCHI" SAE / 5	[ver pág. D 29]
Líquido para el sistema de refrigeración (MITO 2)	AGIP COOLERMATIC	1,5
Líquido para el sistema de refrigeración (MITO Racing)	Aqua	1,5
Fricción frenos hidráulicos	AGIP BRAKE FLUID DOT 4	
Engrase cadena de transmisión	AGIP CHAIN AND DRIVE SPRAY	
Transmisiones flexibles	AGIP GREASE 30	



NOTA - Con temperatura inferior a los -5 °C añadir al combustible una mezcla al 1%.



IMPORTANTE - No se admite el uso de aditivos en el combustible o en los lubricantes.





A_20



N 800072249 (S-V2)

REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
RÉGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

D



N 800072249 (25 V2)

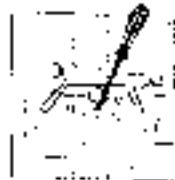
01 2000

REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS



lubrificare olio cambio e trasmissione primaria.....	D.5	Change gear oil and main transmission lubrication	D.9
Regolazione pompa olio lubrificazione	D.7	Lubricator pump oil level setting	D.7
Controllo livello liquido di raffreddamento	D.8	Cooling liquid level control	D.8
Svuoto e reinserimento liquido di raffreddamento	D.9	Cooling liquid drain and top up	D.9
Regolazione cavo comando gassato	D.11	Throttle cable adjustment	D.11
Registrazione del minimo	D.12	Idling adjustment	D.12
Registrazione cavo comando startor	D.13	Starter control cable adjustment	D.13
Regolazione leva comando frizione	D.14	Clutch control lever adjustment	D.14
Regolazione leva di controllo freno posteriore	D.16	Rear brake control lever adjustment	D.16
Regolazione posizione pedale freno posteriore	D.17	Rear brake pedal position adjustment	D.17
Registrazione freni posteriori	D.18	Brake lining adjustment	D.18
Regolazione tensione catena	D.19	Chain tension adjustment	D.19
Regolazione ammortizzatore posteriore	D.21	Rear damper adjustment	D.21
Regolazione tenzone anteriore	D.22	Front fork adjustment	D.22
Pulizia filtro aria	D.23	Air filter cleaning	D.23
Regolazione tensione cavo comando valvola elettronica	D.24	Adjustment of the electronic valve control cables tension	D.24
Controllo rapporto di compressione	D.26	Compression ratio control	D.26
Registrazione posizione pedale comando cambio	D.28	Adjustment of the gearbox control pedal position	D.28
Scalilazione alzacristalli anteriori	D.29	Windscreen wiper front lever	D.29
Regolazione catturatori oscillanti di sterzo	D.31	Steering damper adjustment	D.31

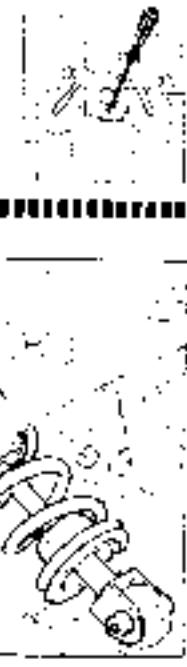
RÉGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN



Réglage suite à vitosse et raccordage de pompe	D 5	Schmierung des Getriebes und des Hauptantriebes	D 6
Réglage pompe huile graisseuse	D 7	Einregulierung der Hochförderung der Schmierölpumpe	D 7
Contrôle niveau du liquide de refroidissement	D 8	Kontrolle des Kühlflüssigkeitsniveaus	D 8
Vérification et réglage niveau du liquide de refroidissement	D 10	Antrieb zu Nachfüllung der Kühlflüssigkeit	D 10
Réglage du niveau de compression du gaz	D 11	Einstellung des Gusssteuerkabels	D 11
Réglage du ralenti	D 12	Einstellung der Minihubdrehzahl	D 12
Réglage du câble de starter	D 13	Einstellung des Motorsteuerkabels	D 13
Réglage de la manette d'embrayage	D 15	Justierung der Kupplung	D 15
Réglage de la manette du frein avant	D 16	Einstellung der Vorderradbremse	D 16
Réglage de la position de la buse de lave-vitres	D 17	Einstellung der Position des hinteren Bremszylinders	D 17
Réglage du train arrière	D 18	Einstellung der Hinterradbremse	D 18
Réglage tension chaîne	D 20	Einstellung der Kettenspannung	D 20
Réglage de l'embriseur arrière	D 21	Einstellung des hinteren Stoßdämpfers	D 21
Réglage de la fourche arrière	D 22	Einstellung des Lenkgabels	D 22
Débogage du filtre à air	D 23	Reinigung des Filters	D 23
Réglage tension chaînes pour contrôle soupape électronique	D 25	Einstellung der Kabellspannung für die Steuerung des elektronischen Ventils	D 25
Contrôle rapport de compression	D 27	Kontrolle des Verdichtungsverhältnisses	D 27
Réglage de la position du sélecteur de vitesse	D 28	Einstellung der Position des Gangschaltpedals	D 28
Remplacement de l'huile dans la boîte avant	D 30	Auswechseln des Fahrgabekörpers	D 30
Réglage de le train r/é direction	D 31	Einstellung der Verkleidungsdämpfer	D 31



Ubicación cambio y mecanismo primaria	D.6
Regulación cañón en la bomba de aceite lubricante	D.7
Control niveles del líquido refrigerante	D.8
Descongelación líquido refrigerante	D.10
Regulación cable comando combustible	D.11
Registración de ránime	D.12
Regulación cable comando startér	D.13
Regulación pedal comando embrague	D.15
Regulación pedalera de comando freno anterior	D.16
Regulación posición pedal freno posterior	D.17
Registración freno posterior	D.18
Regulación de la tensión de elástica	D.20
Regulación amortiguador posterior	D.21
Regulación freno lá anterior	D.22
Limpieza filtro de aire	D.23
Regulación de la tensión de los cables de mando de la señal de dirección	D.25
Como regulación de compresión	D.27
Registración posición pedal comando cambio	D.28
Sustitución aceite de bujilla anterior	D.30
Regulación amortiguador de virada	D.31

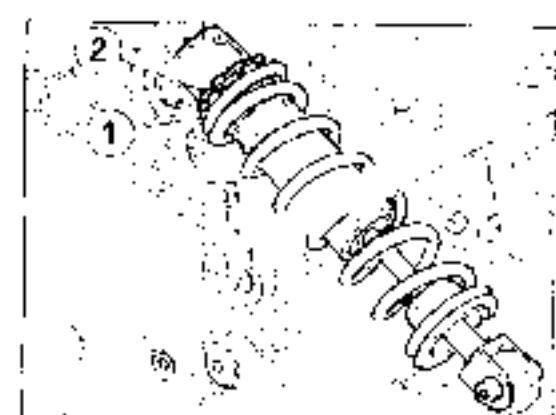


Regolazione ammortizzatore posteriore (MITO 2)

- Per regolare l'ammortizzatore posteriore, è necessario sollevare la moto e rimuovere il parafango posteriore, quindi estrarre il cappuccio del dispositivo di regolazione (figura 1).
- Girare il dispositivo di regolazione (figura 2) verso destra per una maggiore resistenza al colpo (regolazione dura).
- Girare il dispositivo di regolazione (figura 2) verso sinistra per una minore resistenza al colpo (regolazione morbida).
- Una volta che si è ottenuta la regolazione desiderata, inserire nuovamente il cappuccio.

Rear damper adjustment (MITO 2)

- To adjust the rear shock absorber, lift the motorcycle and remove the rear fender. Then remove the cap from the adjustment device (figure 1).
- Turn the adjustment device (figure 2) clockwise for increased resistance to impact (hard adjustment).
- Turn the adjustment device (figure 2) counter-clockwise for reduced resistance to impact (soft adjustment).
- Once the desired adjustment has been made, reinsert the cap.



Regolazione dell'amortisseur arrière (MITO 2)

- Pour régler l'amortisseur arrière, soulever la moto et enlever le pare-chocs arrière. Ensuite, enlever le bouchon du dispositif de réglage (figure 1).
- Tourner le dispositif de réglage (figure 2) vers la droite pour une résistance au choc accrue (réglage dur).
- Tourner le dispositif de réglage (figure 2) vers la gauche pour une résistance au choc réduite (réglage doux).
- Une fois la régulation souhaitée obtenue, insérer à nouveau le bouchon.

Einstellung des hinteren Stoßdämpfers (MITO 2)

- Zur Einstellung des hinteren Stoßdämpfers ist die Motorrad zu heben und der Hinterradgummischutz abzunehmen. Anschließend den Schraubendreher aus dem Einstellungsdeckel (Abbildung 1) herauszudrehen.
- Den Schraubendreher (Abbildung 2) im Uhrzeigersinn drehen, um die Stoßdämpfung zu verstärken (harte Einstellung).
- Den Schraubendreher (Abbildung 2) im Gegenurzeigersinn drehen, um die Stoßdämpfung zu verringern (weiche Einstellung).
- Nachdem die gewünschte Einstellung erreicht wurde, den Schraubendreher wieder zurückdrehen.

Regulación amortiguador posterior (MITO 2)

- Para regular el amortiguador trasero, levantar la moto y quitar la protección trasera. Luego sacar la tapa del dispositivo de regulación (figura 1).
- Girar el dispositivo de regulación (figura 2) hacia la derecha para una mayor resistencia al impacto (regulación dura).
- Girar el dispositivo de regulación (figura 2) hacia la izquierda para una menor resistencia al impacto (regulación suave).
- Una vez que se ha obtenido la regulación deseada, volver a insertar la tapa.



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
RÉGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



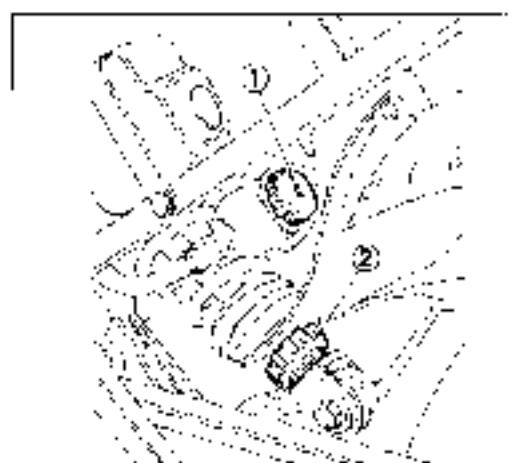
Regolazione ammortizzatore posteriore [MITO Racing]

L'ammortizzatore posteriore è dotato dei seguenti gruppi di reg.:

- 1 - Compressione: taratura standard 8° posizione [N° totale posizioni di reg. strozzino: 14]
- 2 - Estensione: taratura standard 7° posizione [N° totale posizioni di reg. strozzino: 25]
- 3 - Precharge ressort

Valendo apposite variazioni alla taratura standard, tenere presente che ruotando in senso orario i pometti di reg. strozzino si aumenta la compressione e dell'estensione si diminuisce la flessione, inversamente lo stesso in senso antiorario.

La precharge del ressort può essere variegata abbassando o sollevando (4) unendo sulla ghiera di reg. (3), allo stendendo lo stesso si ottiene una tensione più morbida della molla, serrandola si ottiene un'azione più dura.



Rear damper adjustment (MITO Racing)

It has the following registers:

- 1 - Compression: standard calibration in 8° position [total number of adjusting positions: 14]
- 2 - Extension: standard calibration in 7° position [total number of adjusting positions: 25]
- 3 - Spring preload

In order to change standard calibration, remember that by turning both compression and extension adjusting knobs clockwise, the damping action is increased, while by turning knobs anticlockwise, the damping action is decreased.

Spring preload can be changed by loosening counter ring nut (4) and by turning adjusting ring nut (3). By loosening the ring nut, the spring action gets softer, by tightening the ring nut, the spring action gets harder.

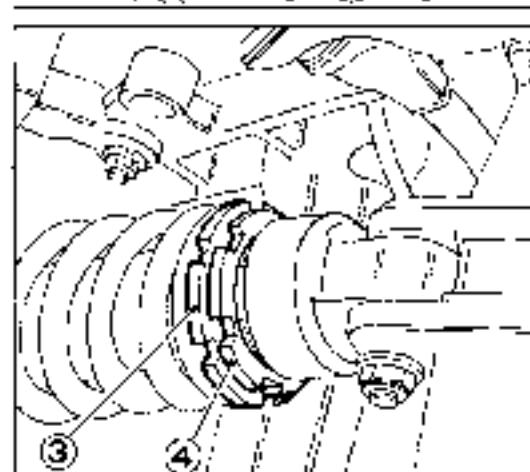
Réglage de l'amortisseur arrière (MITO Racing)

Tous les groupes de réglage suivants:

- 1 - Compression: tarage standard à la 8^e position [nombre totale de positions de réglage: 14]
- 2 - Extension: tarage standard à la 7^e position [nombre totale de positions de réglage: 25]
- 3 - Précharge ressort

Pour changer le tarage standard, tenir en considération en tournant en sens horaire les poignées de réglage de la compression et de l'extension, l'action de freinage s'accroît, tandis qu'en les tournant en sens antihoraire, l'action de freinage décroît.

La précharge ressort peut être variée en desserrant le contre-collet (4) et en tournant sur le collet de réglage (3), en desserrant le collet, l'action de freinage sera plus molle tandis qu'en le serrant, l'action de freinage sera plus dure.



Einstellung des hinteren Stoßdämpfers (MITO Racing)

Der hintere Stoßdämpfer besteht aus den folgenden Einstellgruppen:

- 1 - Einfedern: Standardjustierung 8^{te} Stellung [Gasmöglichkeiten: 14]
- 2 - Ausfedern: Standardjustierung 7^{te} Stellung [Gasmöglichkeiten: 25]
- 3 - Federvorspannen

Während der Stoßdämpferjustierung müssen immer beachten, dass die Bremsung verstärkt wird, wenn man die Hintergrille in den unteren Gelenkrichtungen zieht, geht man im umgekehrten Sinn vor, wird die Bremsung weicher.

Man kann die Federvorspannung ändern indem man die Gegenzwingen (2) losmacht und auf die Feststellzwingen (3) eingreift. Beim Lösen der Gegenzwingen erhält man eine weichere Federvorspannung, beim Ansetzen erhält man eine härtere Federvorspannung.

Regulación amortiguador posterior (MITO Racing)

El amortiguador trasero può dotato de los siguientes grupos de ajuste:

- 1 - Contracción: calibrado estándar: 8^a posición [Nº total de posiciones de ajuste: 14]
- 2 - Extensión: calibrado estándar: 7^a posición [Nº total de posiciones de ajuste: 25]
- 3 - Pre carga resorte

Si deseas hacer variaciones al calibrado estándar, ten en cuenta que al girar en el sentido de las manecillas de reloj las botones de este tanto de la compresión como de la extensión se aumenta el frenado, inversamente se diminueve.

La pre carga del resorte se puede variar desbloqueando la centravida (2) y actuando en el anillo de sujeción (3), allo que la mola se obtiene una acción del resorte más blanda, apretándola se obtiene una acción más dura.

- 1) Registro compressione / Compression register / Reg. sur compresseur / Registro di inflado / Ajuste compresión
- 2) Reg. estensione / Extension register / Reg. sur extension / Distanziaglio Auslängen / Ajuste extensión
- 3) Ghiera registro molla / Spring register ring nut / Collier de réglage ressort / Elastohüllnutter / Tuerca / Nutriñete / Vrak: di fissa resorte
- 4) Cernigheira / Counterlock nut / Contrecolie / Cortavuelta

RÉGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



www.stihl.com

Réglage tension câbles pour contrôle soupape électronique.

Le réglage de la tension des câbles permet de déterminer le fonctionnement de la soupape électronique. Si la tension est trop élevée, la soupape peut ne pas se fermer complètement.

Utiliser l'outil d'électromagnétisme (réf. 0000722249) et la clé à douille (réf. 0000722248).

Sur la partie supérieure de la soupape, il existe un bouton de réglage de la tension.

Assurer une tension suffisante pour que la soupape s'ouvre et se ferme correctement. Pour ce faire, tourner le bouton de réglage de la tension dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit difficile de le faire tourner.

Si la tension est trop élevée, la soupape peut ne pas se fermer complètement. Utiliser l'outil d'électromagnétisme (réf. 0000722249) et la clé à douille (réf. 0000722248) pour dévisser le bouton de réglage de la tension.

La tension doit être réglée de sorte que la soupape s'ouvre et se ferme correctement.

IMPORTANT - En tournant la clé del démarrage en position "ON", vérifier la présence des deux signaux acoustiques qui indiquent l'ouverture et la fermeture de la soupape d'échappement. Ce "CYCLE DE CONTROL" indique que la soupape n'est ni incrustée ni bloquée et le moteur fonctionnera régulièrement.

Einstellung der Kabelspannung für die Steuerung des elektronischen Ventils.

Die Einstellung der Kabelspannung bestimmt das Funktionieren des elektronischen Ventils. Eine zu hohe Spannung kann die Steuerung verhindern.

Verwenden Sie den Elektromagnet (Art. Nr. 0000722249) und die Schraubenschlüssel (Art. Nr. 0000722248).

Um die Spannung im Ventil zu erhöhen, müssen die beiden Spannungsregler am unteren Ende des Ventils im Uhrzeigersinn gedreht werden.

Um die Spannung im Ventil zu senken, müssen die beiden Spannungsregler am unteren Ende des Ventils im entgegengesetzten Sinn gedreht werden.

Die Spannung muss so eingestellt werden, dass das Ventil ordnungsgemäß funktioniert. Die Spannung darf nicht zu hoch oder zu niedrig sein.

Die Spannung ist korrekt eingestellt, wenn die Motorlärm abnimmt.

WICHTIG - Beim Drehen des Zündschlüssels auf Position "EIN", die Anwesenheit der zwei akustischen Signale überprüfen, die die Öffnung und den Verschluss der Auslass-Ventile kennzeichnen. Dieser "ORDNUNGSKONTROLLE" zeigt, dass das Ventil weder verkrusst noch geklemmt ist und der Motor regelmäßig betrieben wird.

Regulación de la tensión de los cables del mando de la válvula electrónica.

El ajuste de la tensión de los cables permite determinar el funcionamiento de la válvula. Una tensión demasiado alta puede impedir que la válvula se cierre completamente.

Utilizar el dispositivo de magnetismo eléctrico (ref. 0000722249) y la llave de vaso (ref. 0000722248).

Sobre la parte superior de la válvula, existe un botón para regular la tensión.

Para garantizar una tensión suficiente para que la válvula se abra y se cierre correctamente, girar el botón de regulación de la tensión en sentido de las agujas del reloj hasta que sea difícil de girar.

Si la tensión es demasiado alta, la válvula no se cierra completamente. Utilizar el dispositivo de magnetismo eléctrico (ref. 0000722249) y la llave de vaso (ref. 0000722248) para desenroscar el botón de regulación de la tensión.

La tensión debe ser regulada de modo que la válvula se abra y se cierre correctamente.

IMPORTANTE - Girando la llave del interruptor de encendido hasta la posición "ON", verificar la presencia de los dos señales acústicas que distinguen la apertura y el cierre de la válvula de escape. Esto "VUELTA DE CONTROL" indica que la válvula no está incrustada o bloqueada y el motor funcionará regularmente.

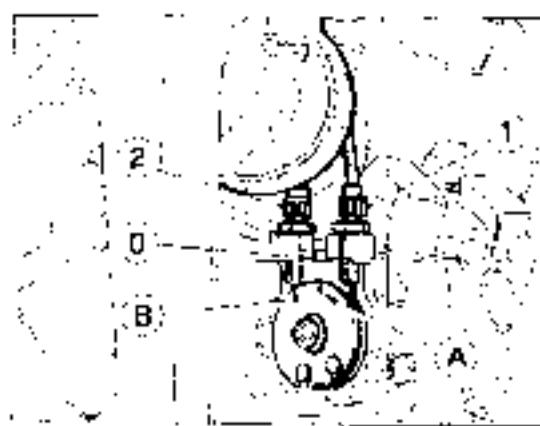
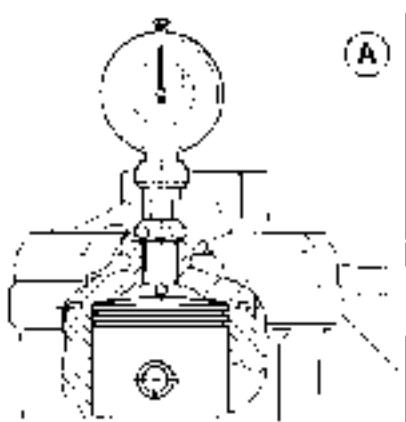
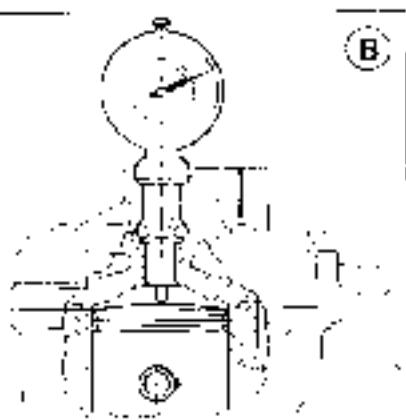


Diagramme zur Einstellung der Kabelspannung für die Steuerung des elektronischen Ventils. Die Spannung wird durch die beiden Spannungsregler A und B am unteren Ende des Ventils eingestellt.





A



B

B-A= [MITO 2] 1.20-1.30 mm
B-A= [MITO Racing] 0.65-0.75 mm

B-B= [MITO 2] 0.047-0.051 in
B-B= [MITO Racing] 0.025-0.029 in

Controllo rapporto di compressione

Per verificare se il rapporto di compressione è corretto, procedere nel modo seguente:

- rimuovere dal bossone del cilindro completo di testa;
- togliere il pistone dalla biella, pulire accuratamente, e inserirlo nel cilindro al corrispondente profilo sulla camera di scoppio (il cilindro pulito dalle incrostazioni);
- avvitare nel foro candela un compressore ed accendere solo la posizione del pistone indicata nella figura (A);
- togliere il pistone e rimontarlo sulla biella;
- rimontare i ci nello completa di testa, inserendo da su l'estremità la guarnizione con spessore 0.3-0.4 mm;
- controllare il distacco di P.M.S. e verificare la lettura sul compressore che dovrà essere compresa tra 1.20 mm (NON MENO) e 1.30 mm (figura B) per il modello MITO 2 e 0.65-0.75 mm per i modelli MITO Racing;
- in caso di lettura differente, ripristinare la condizione corretta alizzando una guarnizione a piatto e tirando le scosse degli zoccoli.

Compression ratio control

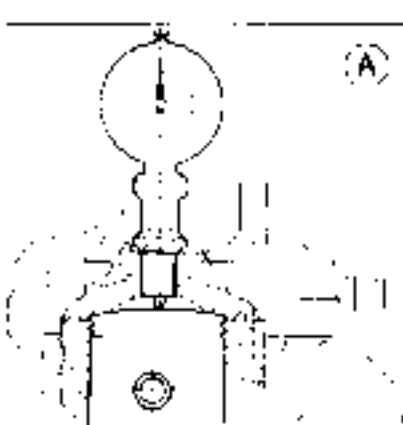
To check if the compression ratio is correct, proceed as follows:

- remove the cylinder together with the heads from the block;
- remove the piston from the connecting rod, properly clean it, insert it in the cylinder till it touches the corresponding profile on the explosion chamber (the chamber too must be free from incrustations);
- screw a compressor in the sparking plug hole and reset it in the piston position shown in figure A;
- remove the piston and reassemble it on the connecting rod;
- reinstall the cylinder together with the head by placing a F.G. 18-11.0157 in gasket on the block;
- tighten piston to T.D.C. and check figures on dia. gauge which may be between 0.047 in. (NON) and 0.051 in. (figure B) for MITO 2 model, and 0.025-0.029 in. for MITO Racing model;
- in case of different readings, reset the right condition by replacing cylinder base gasket having the right thickness.



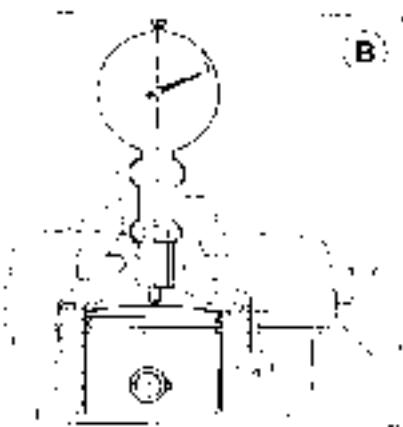
Contrôle rapport de compression

- Pour vérifier si le rapport de compression est correct, procéder de la façon suivante:
- enlever le scellement sur la tôle en remplaçant la tôle avec les têtes,
 - enlever le piston de la tôle, le nettoyer soigneusement, l'introduire dans le cylindre jusqu'à ce qu'il correspond exactement au profil correspondant sur la chambre d'explosion (tête même de l'étape précédente),
 - visser le compresseur dans l'écrou de la bague et le mettre à zéro sur la position du piston (indiquée sur la figure A),
 - enlever le piston et le remettre sur la tôle,
 - remonter le cylindre complet de tôle en remplaçant, sur le scellement, une garniture avec épaisseur 0,3-0,4 mm,
 - mettre le piston sur P.M.H. et contrôler que sur le compresseur apparaît une cote entre 1,20 mm (PAS INFérieure) et 1,30 mm (figuré B) pour le modèle MTO 2 et 0,65-0,75 mm pour le modèle MTO Racing;
 - si en cas de lecture différente, restaurer la condition correcte en utilisant une gomme de la base du cylindre avec un épaisseur adéquate.



Kontrolle des Verdichtungsverhältnisses

- Zur Überprüfung, ob das Verdichtungsverhältnis korrekt ist, wie folgt vorgehen:
- die Zylinder mit dem Kupfer vom Kurbelgehäuse trennen,
 - den Kolben von der Kette abnehmen. Das sorgfältig reinigen, ihn in den Zylinder zu stecken, bis zum Kontakt mit dem entsprechenden Profil auf dem Verdichtungsring (je nach Art von den Verkrustungen geziert),
 - in die Zundkerzenöffnung einen Kompassat einfüllen und an der Tafel A angesetzten Kompressionsring auf Null stellen,
 - den Kolben abnehmen und ihn auf der Kette wiederzusammensetzen,
 - den Zylinder mit dem Kopfen durch Zwischenlegen der Dichtung mit 0,3-0,4 mm Dicke auf dem Kurbelgehäuse wiederzusammensetzen,
 - den Kolben am OT ansetzen und der Wert auf dem Kompassat kontrollieren er soll zwischen 1,20 mm (NICHT WENIGER) und 1,30 mm (siehe B) für Modell MTO 2 und 0,65-0,75 mm für Modell MTO Racing liegen,
 - in Fall von verschiedenen Werten die korrekte Lüge bei Verwendung einer Dichtung (Zylinderdeckel mit angemessener Dicke einzustellen).



Control relación de compresión

- Para verificar si la relación de compresión es correcta proceder de la siguiente manera:
- quitar de la taza el aluminio con la rebeca,
 - quitar el pistón de la taza, limpiarlo estropajándolo, meterlo en el cilindro hasta que quede en contacto con el perfil correspondiente en la cámara de explosión (esta cámara impuesta de los pistones intercambiables),
 - atornillar en la taza abajo un anillo de diámetro y llevártalo a "cero" sobre la posición del pistón, "cero" de la figura 'A'
 - quitar el pistón y volver a montarlo en la taza,
 - volver a montar el cilindro con el anillo interponiendo en la base la taza de 0,3-0,4 mm de espesor,
 - llevar el pistón al P.M.S. y compruebe la altura en el compresor, que tiene que estar comprendida entre 1,20 mm (NO MENOS) y 1,30 mm (figura B) para el modelo MTO 2 y 0,65-0,75 mm para el modelo MTO Racing,
 - en caso de lectura diferente volver a establecer la condición correcta utilizando una junta para la base del cilindro de espesor adecuado.

b-A= (MTO 2) 1,20-1,30 mm
b-A= (MTO Racing) 0,65-0,75 mm

b-A= (MTO 2) 0,047-0,051 in
b-A= (MTO Racing) 0,025-0,029 in



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
RÉGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Registrazione posizione pedale comando cambio.

- Accendere il motore e mettere la leva del cambio in posizione neutra.
- Estrarre il cavo di comando del pedale del cambio (3).
- Agire sulla vite (3) per regolare la posizione del pedale del cambio.
- Verificare che la posizione del pedale del cambio sia corretta.
- Chiudere il cavo di comando del pedale del cambio (3).

Adjustment of the gearbox control pedal position.

- Turn on the engine and put the gearshift lever in neutral position.
- Remove the cable from the gearshift pedal (3).
- Adjust the position of the gearshift pedal by turning the screw (3).
- Check that the gearshift pedal position is correct.
- Close the gearshift pedal cable (3).

Réglage de la position du sélecteur de vitesse.

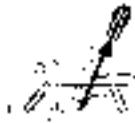
- Mettre le moteur en marche et mettre la levier de vitesse en position neutre.
- Retirer le câble de commande du pédalier de vitesse (3).
- Réglage de la position du pédalier de vitesse par l'intermédiaire de la vis (3).
- Vérifier que la position du pédalier de vitesse est correcte.
- Fermer le câble de commande du pédalier de vitesse (3).

Einstellung der Position des Gangschaltpedals.

- Starten Sie den Motor und bringen Sie die Gangschaltung in die Neutralposition.
- Entfernen Sie das Kabel vom Gangschaltpedal (3).
- Einstellung der Gangschaltpedalposition über die Schraube (3).
- Überprüfen Sie die Gangschaltpedalposition.
- Schließen Sie das Gangschaltpedal-Kabel (3).

Registro posición pedal comando cambio.

- Encender el motor y poner la palanca de cambios en la posición neutral.
- Extraer el cable del pedal de cambios (3).
- Ajustar la posición del pedal de cambios mediante el tornillo (3).
- Verificar que la posición del pedal de cambios es correcta.
- Cerrar el cable del pedal de cambios (3).



Sostituzione olio forcello anteriore

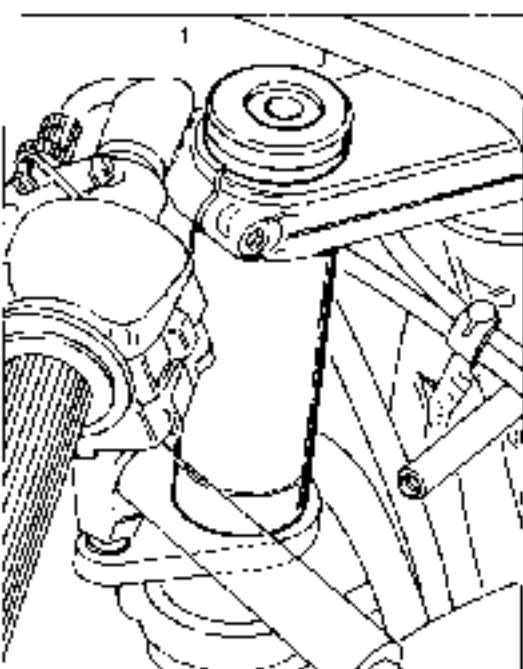
Nel caso si dovesse procedere alla sostituzione dell'olio, è necessario rimuovere gli steli come descritto al paragrafo "Smontare forcella anteriore" e procedere nel modo seguente:

- avvitare i laici, super on [1] e lasciare delire l'olio esistente;
- versare in ogni stelo 400 cc di olio del tipo indicato al paragrafo "RIFORNIMENTO OLEO";
- inserire nelle a buona profondità e riavvitare i laici [1].

Oil change in the front fork

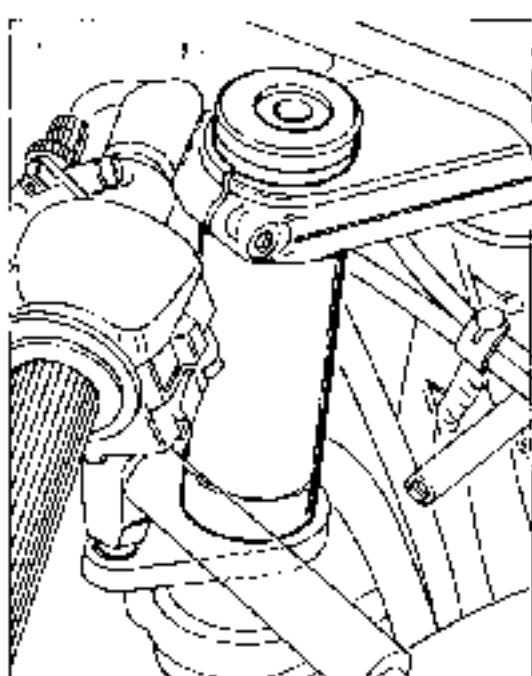
In case it is the oil, remove rods as described in paragraph "Front fork removal" by proceeding as follows:

- close upper cork [1] and let the oil drain;
- pour 24-40 ml in oil in each leg, the oil must be of the type indicated at paragraph "SUPPLIES";
- put springs and preloading tubes in place and screw the caps [1] again.



1 Cappello tubo portante / Bearing pipe cap

RÉGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



1) Bouchon du tube d'airant / Tragöhrstutzen /
Tapa tubo de portaf

Remplacement de l'huile dans la fourche avant

Pour la vidange d'huile, enlever les tiges d'après la description au paragraphe "Entfernen der der Gabel" en opérant comme suit:
- desserrer les boulons en dessous (1) et laisser écouler l'huile;
- verser dans chaque tige 400 cc d'huile (celle-ci doit être du type "huile au paragraphe "RAVITAILLEMENTS".
Introduire ce nouveau les ressorts et les tubes de précharge, revisser les boulons (1).

Auswechseln des Fahrgabels

Beim Wechseln muss man die Schäfte abnehmen wie im Absatz "Entfernung unterer Gabel" beschrieben, und wir folgt vorgehen:
- obere Stopfen (1) loszudrehen und das Alter abf. lassen,
in jede Stange 400 cc Öl (dieser siehe Kapitel "KRAHSTÖT- UND SCHMIDENMITTELVERSORUNG") füllen;
Feder und Vorspanntube wieder einsetzen und die Stopfen (1) versch. ließen

Sustitución aceite horquilla anterior

En el caso de que se tenga que sustituir el aceite, hay que remover los varillas como se describe en el apartado "Remoción horquilla deantero" y trabajar de la manera siguiente:
- desmontar los tornillos superiores (1) y dejar salir el aceite usado,
llenar en cada boceto 400 cc de aceite de tipo indicado en el apartado "SUMINISTROS".
- reinstalar resorte y tubos de precarga y cerrarlos de tapas (1).

**Regolazione ammortizzatore di sterzo [MITO Racing]**

L'ammortizzatore di sterzo, posto sulla sinistra del telaio, è dotato di 16 posizioni di registrazione, e posizione standard è "0". Vale a dire: ridurre l'effetto dell'ammortizzatore, ruotare il registro [1] in senso antiorario o, agire inversamente nel caso si desiderasse rendere più morbido l'effetto del fumatori-sterzo. La posizione "A" di fissaggio della testa di sterzo si trova circa mezzo 10 mm al di sotto della testa della forcella. Nell'eventualità delle variazioni, tenere presente che la testa di sterzo può al massimo muoversi di linea con le ruote ($A = 0$) e che conseguentemente dovrà essere modificata l'installazione dell'ammortizzatore di sterzo.

Per effettuare l'operazione, è necessaria estrarre la vite [2], cominciare la posizione del supporto e serrare nuovamente la vite [2].

! Il supporto dell'ammortizzatore di sterzo deve sempre essere fissato sulla parte cilindrica del colpo forcella (vedi illustrazione sullo sfondo).

Steering damper adjustment (MITO Racing)

It is placed on frame left and has 16 adjusting positions. Standard position is the 0. To have a harder damping action, turn register [1] anticlockwise; turn it clockwise for a softer damping action.

Position "A" for the steering head fixing is set usually 10 mm under the fork, e.g. If changed one requires, note that the steering head can be at the CTMCS alignment with the leg ($A=0$), hence, the steering damper fixing position must be changed. For this operation, loosen screw [2] and change the support position, then tighten screw [2] again.

! Steering damper support must ALWAYS be fixed on the cylindrical part of the leg (vedi scheda sullo sfondo).

Réglage de la frein de direction (MITO Racing)

Situé à gauche du cadre, le frein de direction a 16 positions de réglage, dont la position standard c'est à zéro. Pour avoir un effet d'assommeur plus dur, tourner le registre [1] en sens antihoraire et renverser l'opération pour avoir un amortissement plus doux.

La position "A" pour le fixage de la tête de direction est située d'environ 10 mm, au-dessous de la tête fourche.

Pour changer la position, tenir compte que la tête de direction peut se trouver "A MAXIMUM" alignée avec la tige ($A=0$).

Il faudra donc changer la fixation du frein de direction.

Pour cette opération, ouvrir comme suit desserrer la vis [2], pour changer la position du support, ensuite, serrer à nouveau la vis [2].

! Ce support au frein direction doit être TOUJOURS fixé sur la partie cylindrique de la tige fourche (voir la schéma sur la figure).

Einstellung der Lenkungssosstdämpfer (MITO Racing)

Der Lenkungssosstdämpfer, der der linken Seite des Lenkers, hat 16 Einstellstellungen, die Standardstellung ist die 0. Will man den Stosstdämpfer härter einstellen, so ist es erforderlich, den Uhrzeigersinn dranen, während man einen weicheren Effekt haben, in umgekehrter Sinn drehen. Die Stellung "A" der Befestigung des Lenkungskopfes befindet sich normalerweise 10 mm unter dem Gabelkopf. Will man Veränderungen vornehmen, immer beachten, dass der Lenkungskopf MAX STENS mit dem Schaft $A=0$ ausgerichtet sein und die Befestigung des Lenkungssosstdämpfers verändert werden soll. Um solche Operationen vorzunehmen, muss man die Schraube [2] lösen, die Stellung der Säule ändern und die Schraube [2] nochmals anziehen.

! Die Stütze des Lenkungssosstdämpfers muss immer an dem zylindrischen Teil des Gabelschenkels befestigt sein (siehe Zeichnung auf dem Bild).

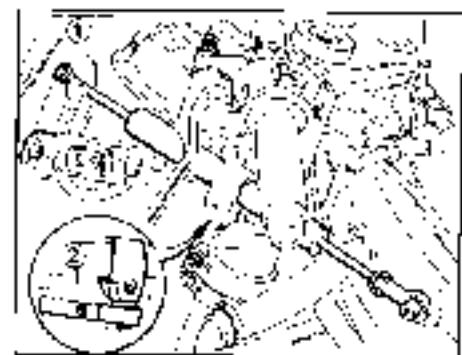
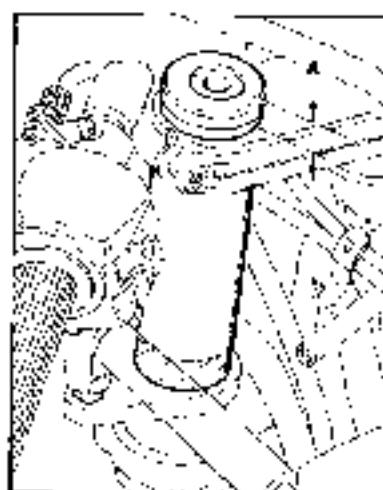
Regulación amortiguador de vireta (MITO Racing)

El amortiguador de vireta, colocada a la izquierda del bastidor, está dotado de 16 posiciones de ajuste. La posición estándar es la 0. Si Ud. desea endurecer el efecto de amortiguador, gire a la derecha [1], en sentido contrario a los indicados las del reloj, actuar inversamente si desea que sea más suave el efecto de amortiguador.

La posición "A" de fijación de la cabecera de vireta se encuentra inicialmente a 0 mm por debajo del vástago de la horquilla. Si desea hacer variaciones, recordar que la cabecera de vireta puede a lo sumo inclinarse con el vástago ($A=0$) y que, por consiguiente, hay que modificar la fijación del amortiguador de vireta.

Para efectuar la operación, hay que soltar la veta [2], variar la posición del soporte y apretar otra vez el tornillo [2].

! El soporte del amortiguador de vireta tiene que estar SIEMPRE fijado en la parte cilíndrica del vástago de la horquilla (vera vista detallada en la figura).



1) Registre ammortizzatore / Dumper register / Registre amortisseur / Einstellgriff Stossdämpfer / Ajuste amortiguador

2) Vite fiss. ammortizzatore / Dumper fixing screw / Vis de fixation amortisseur / Befestigungscrew Stossdämpfer / Tornillo de fijación amortiguador





D.32

N 800072249 05-921

OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPÉRATIONS GÉNÉRALES
ALLGEMEINE ARBEITEN
OPERACIONES GENERALES



Supercolor
Secteur
Section
Sektor
Sección

E



N 800072249 (25 %)

E.I.



OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS

Stucco camolio	E.5	Headlight lighting removal	E.5
Stucco carenatura inferiore	E.6	Lower fairing removal	E.6
Stucco laterale	E.6	Remove the sides	E.6
Stucco sella e carenatura posteriore	E.7	Saddle and rear fairing removal	E.7
Stucco serbatoio	E.8	Tank removal	E.8
Stucco a sterzo di sterzo	E.10	Steering system removal	E.10
Stucco ammortizzatore di sterzo	E.10A	Remove the steering damper	E.10A
Stucco impianto di raffreddamento	E.11	Cooling system removal	E.11
Stucco dispositivo comando valvola di scarico	E.12	Exhaust valve control removal	E.12
Stucco collegamenti elettrici del motore	E.12	Removal of the electric connections of the engine	E.12
Stucco cavi comando leva olio e pompa olio	E.13	Removal of the oil pump and clutch cable cables	E.13
Stucco del carburatore	E.14	Carburettor removal	E.14
Stucco comando corona del cambio e catena di trasmissione	E.15	Removal of the gearbox control transmission and driving chain	E.15
Stucco motore	E.15	Engine removal	E.15



Démontage du couvre-boîte	E.3
Démontage du cache inférieur	E.6
Enlèvement des lames	E.6
Démontage de la sellette ou cache arrière	E.7
Démontage du réservoir	E.8
Démontage du système d'échappement	E.10
Enlèvement frein de direction	E.10A
Démontage du système de refroidissement	E.11
Démontage dispositif de contrôle de la soupape d'échappement	E.12
Débranchement des connexions électriques du moteur	E.12
Débranchement des câbles d'embrayage et de la pompe à huile	E.13
Démontage du convertisseur	E.14
Démontage du revêtement de commande des vitesses et de la chaîne de transmission	E.15
Détachage du moteur	E.15
Aufliegen des vorderen Verkleidungssteils	E.5
Aufliegen der unteren Verkleidung	E.6
Entfernung sämtlicher Tafeln	F.6
Aufnehmen des Sitzes und der hinterein Verkleidung	E.7
Ausbauen des Tanks	E.8
Ausbauen des Auspuffsystems	E.10
Entfernung des Lenkungsstoccoomplex	E.10A
Ausbauen der Kühleinlage	E.11
Ausbau der Vorrichtung zur Steuerung des Auslassventiles	E.12
Unterbrechen der elektrischer Anschlüsse des Motors	E.12
Ablösen von den Kabeln von Kupplung und Ölump	E.13
Ausbauen von Vergaser	E.14
Ausbauen des Schaltungs-Vorgeleges und der Antriebskette	E.15
Ausziehen des Motors	E.15





Desenganche círculo inferior	E 5
Desenganche correa motor inferior	E 6
Remoción paneles laterales	E 6
Desenganche silla y mineraline posterior	E 7
Desenganche faro de	F 8
Desenganche sistema de descarga	E 10
Remoción amortiguador del virador	E 10A
Desenganche sistema de enfriamiento	E 11
Desconexión de dispositivos del circuito de la volveta de escape	F 12
Desenganche conexiones eléctricas del motor	F 12
Desenganche cubiles comando embrague y bomba de aceite	E 13
Desenganche de carburador	E 14
Desenganche comando transmisión cambio y cadena de transmisión	F 15
Desenganche "el"	E 16



Stacco cupolino

Svitare le due viti (1) di fissaggio del copo nio e degli specchietti retrovisori (MITO 2) al telaio di supporto.

Stringere gli specchi con i rispettivi ganci (2) sul telaio (MITO 2).

Headlight fairing removal

Unscrew the two screw (1) fastening the headlight fairing onto the driving mirror (MITO 2) to the supporting frame.

Release the mirror from the mirror hooks (2) on the frame (MITO 2).



Démontage du pare-brise

Dévisser les deux vis (1) fixant le pare-brise et les rétroviseurs (MITO 2) au cadre de support.

Décloucher (2) les rétroviseurs du cadre (MITO 2).

Abräumen des vorderen Verkleidungsteils

Die beiden Schrauben (1) zur Befestigung des vorderen Verkleidung und der Rückspiegel (MITO 2) am Rahmen lösen.

Die Spiegel von den diesbezüglichen Befestigungen (2) am Rahmen lösen.

Desenganche cupolita

Desenroscar los dos tornillos (1) de fijaje de la cupolita y en los espejos retrovisores (MITO 2) a la armazón de soporte.

Descolgar los espejos de sus respectivos ganchos (2) sobre el armazón (MITO 2).

AVVERTIMENTO: Attenzione alle rondelle in nylon posizionate sotto alle viti che fissano tutte le parti di carrozzeria; dovranno essere riutilizzate nel rimontaggio.

ATTENTION: Pay attention to the nylon washers located under the screws fastening all the body parts; they must be utilized again upon reassembly.

AVERTISSEMENT: Récupérer les rondelles de nylon situées sous les vis qui fixent toutes les parties de la carrosserie, car il faudra les utiliser de nouveau pour le montage.

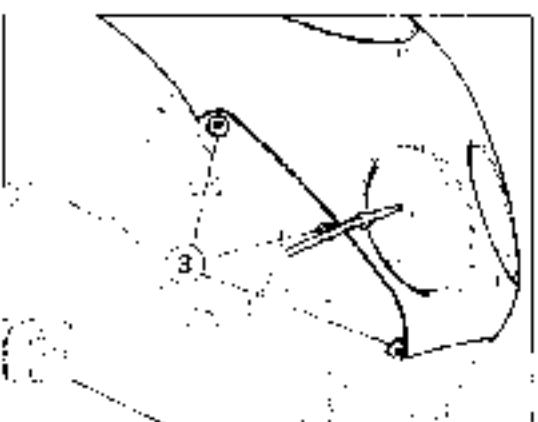
WICHTIG: Auf die unterhalb der Schrauben zur Befestigung aller Karosserieteile angebrachten Nylonscheiben achten. Sie werden beim Zusammenbau wieder verwendet.

NOTA: Tornillos y anillas de nylon que sujetan la parte frontal de la carrocería deben ser utilizados de nuevo.

AVVERTIMENTO: Attenzione alle rondelle in nylon posizionate sotto alle viti che fissano tutte le parti di carrozzeria; dovranno essere riutilizzati nel rimontaggio.

ATTENTION: Pay attention to the nylon washers located under the screws fastening all the body parts; they must be utilized again upon reassembly.

AVERTISSEMENT: Récupérer les rondelles de nylon situées sous les vis qui fixent toutes les parties de la carrosserie, car il faudra les utiliser de nouveau pour le montage.



OPERAZIONI GENERALI

GENERAL OPERATIONS

OPÉRATIONS GÉNÉRALES

ALLGEMEINE ARBEITEN

OPERACIONES GENERALES



Stacco carenatura Inferiore

Svitare le due viti (3) di fissaggio posteriore della carenatura al telaio.
Togliere le otto viti (4) di fissaggio ai fianchetti.
Scollegare le connessioni degli indicatori di direzione (cavo Blu/Azzurro per sinistro e Rosso-Nero/Blu per il destro).
Rimuovere la carenatura sfilandola dalla parte inferiore.

Remove lower fairing

Unscrew the two screws (3) fastening the back of the fairing to the frame.
Remove the 8 screws (4) fixing the sides.
Disconnect the connections of the turn indicators cables (Blue/Blue cables for the L.H. indicator and Red-Black/Blue cable for the R.H. one).
Remove the fairing by extracting it from the bottom.

Enlever le carénage inférieur

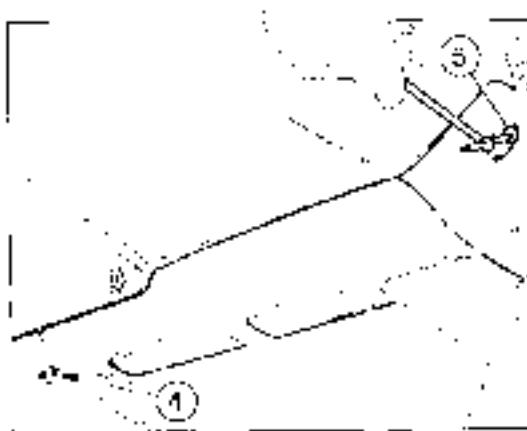
Dévisser les deux vis (3) de l'extension arrière du carénage sur le cadre.
Oter les 8 vis de fixation des flancs (4).
Désconnecter les connexions des indicateurs de direction (câbles Bleu/Azur pour l'indicateur gauche et Rouge-Noir/Bleu pour celui de droite).
Retirer le carénage tout en le tirant vers le bas.

Untere Verkleidung entfernen

Die beiden Schrauben (3) zur hinteren Befestigung der Verkleidung am Rahmen lösen.
Die acht Befestigungsschrauben (4) der seitlichen Tafeln herausnehmen.
Die Anschlüsse der Blinkerabzweigkabel (Blau/Hellblau: Kabel für links und Rot-Schwarz/Blau: Kabel für rechts).
Die Verkleidung abziehen, wobei man sie von unten zieht.

Remoción carenado inferior

Desenroscar los dos tornillos (3) de fijación posterior de la carenatura al eje del tubo central sujetando el soporte del faro.
Sacar los ocho tornillos (4) de fijación en las esquinas laterales.
Socavar las conexiones de los tres cables de dirección (uno es azul/celeste para el izquierdo y rojo/negro/azul para el derecho).
Remover la carenatura deslizándola de la parte inferior.



Stacco Fianchetti

Svitare le due viti (3) che fissano lateralmente la carenatura al centro di fissaggio del telaio e al supporto del faro.
Rimuovere i fianchetti.

Remove the sides

Unscrew the two outer screws (3) fastening the fairing to the fairing pan or the headlight supporting frame.
Remove the sides.

Enlèvement des flancs

Dévisser les deux vis (3) qui fixent latéralement le carénage au centre de fixation du support pour le pare-soleil.
Retirer les flancs.

Entfernung seitlicher Tafeln

Die beiden Schrauben (3) zur seitlichen Befestigung der Verkleidung am Drehzylinder des Vorderlichtträgers der vorderen Verkleidung lösen.
Die seitlichen Tafeln entfernen.

Remoción paneles laterales

Desenroscar los dos tornillos (3) que fijan lateralmente la carenatura inferior al eje de fulcro e os la arrancar de sujeción de la cubierta.
Remover los paneles laterales.



**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPÉRATIONS GÉNÉRALES
ALLGEMEINE ARBEITEN
OPERACIONES GENERALES**



100. Rimozione del bagagliaio e dei coperchi della valigia posteriore.

Rimuovere il coperchio della valigia e la cerniere (16) con le chiavi di serraggio (17).

rimuovere il coperchio della valigia (18), tenendo la cerniera (19).

rimuovere il coperchio della valigia (20) e la cerniera (21).

rimuovere il coperchio della valigia (22) e la cerniera (23).



Stacco sella e carenatura posteriore.

Rimuovere la sella (24) e la carenatura posteriore (25) con le chiavi di serraggio (26).

Seat and rear fairing removal.

Remove the seat (24) and the rear fairing (25) with lock keys (26).

Démontage de la selle et du carénage arrière.

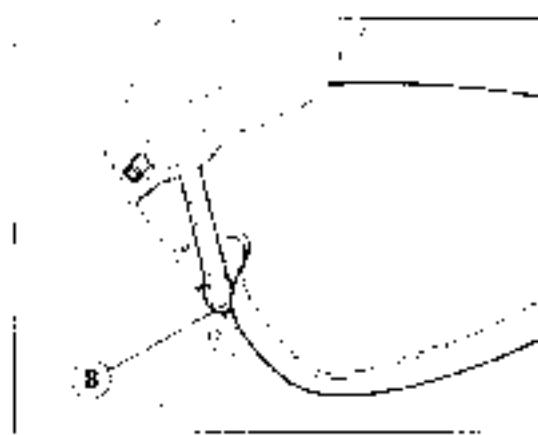
Rimuovere la sella (24) e la carenatura posteriore (25).

Abnehmen des Sattels und der hinteren Verkleidung.

Entfernen Sie den Sattel (24) und die hintere Verkleidung (25) mit den Entfernungsschlüsseln (26).

Desenganche silla y carenatura posterior.

Retirar la silla (24) y la carenatura posterior (25) con la llave de cerrajería (26).



Rimuovere il sedile passeggero agire sulla serratura (A) posteriormente con la chiave di serraggio (MITO 2).

Rimuovere il coperchio posto dietro al sellino utilizzando lo stesso serraggio delle due viti di fissaggio (MITO Racing).

Remove the passenger seat by operating on the rear lock (A) with the switch key (MITO 2).

Remove cover at the back of the driver saddle after after removing the 2 fixing screws (MITO Racing).

Enlever la selle du passager à l'aide de la serrure (A) arrière fournie pour liser le siège du conducteur (MITO 2).

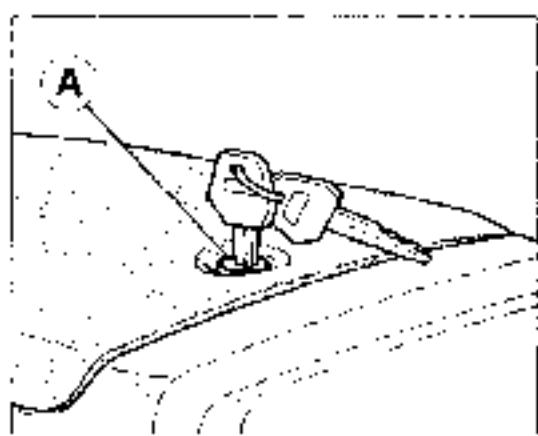
Après avoir desserré les 2 vis de fixation (MITO Racing), dévisser le couvre siège à l'arrière du siège du pilote.

Den Beifahrersitz entfernen, indem man das hintere Schloss (A) mit dem Zündschlüssel entsperrt (MITO 2).

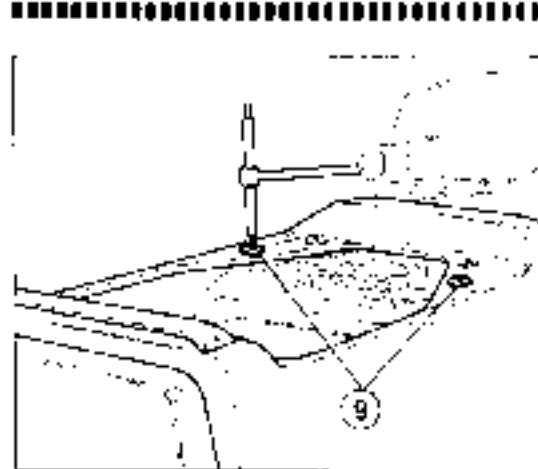
Den Beifahrersitz aus dem Fahrersitz nach Herausnehmen der zwei Belastigungsschrauben öffnen (MITO Racing).

Retirar el asiento del pasajero accionando sobre la cerradura (A) posterior con la llave de cerrajería (MITO 2).

Retirar la tapa colocada detrás del sillín del piloto previa desmontaje de los tornillos de fijación (MITO Racing).



OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPÉRATIONS GÉNÉRALES
ALLGEMEINE ARBEITEN
OPERACIONES GENERALES



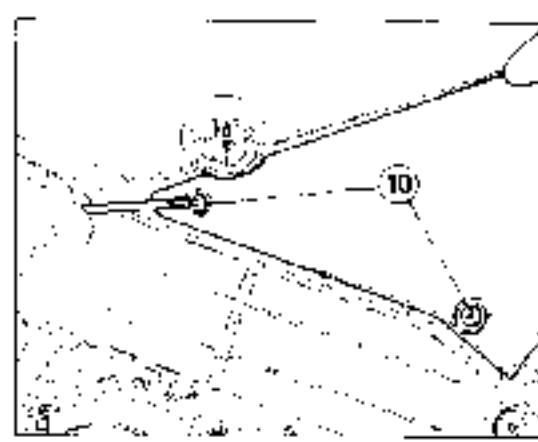
Individuare la linea di difesa laterale della vettura e quindi la linea di difesa.

Individuare il punto 9, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.

Individuare il punto 10, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.

Individuare il punto 11, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.

Individuare il punto 12, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.



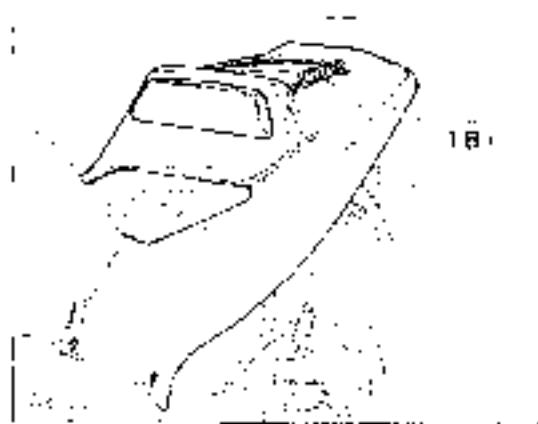
Individuare la linea di difesa laterale della vettura e quindi la linea di difesa.

Individuare il punto 10, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.

Individuare il punto 11, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.

Individuare il punto 12, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.

Individuare il punto 13, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.



Individuare la linea di difesa laterale della vettura e quindi la linea di difesa.

Individuare il punto 12, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.

Individuare il punto 13, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.

Individuare il punto 14, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.

Individuare il punto 15, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.

Individuare il punto 16, ovvero la linea che si trova sulla cima del paraurti.



OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPÉRATIONS GÉNÉRALES
ALLGEMEINE ARBEITEN
OPERACIONES GENERALES



Stacco serbatoio.

Si è possibile, e se non vi è pericolo di incendi, si può rimuovere il serbatoio con le mani.
 If possible and there is no risk of fire, it can be removed by hand.

Tank removal.

Il serbatoio può essere rimosso con le mani. Non esistono obblighi.

Démontage du réservoir.

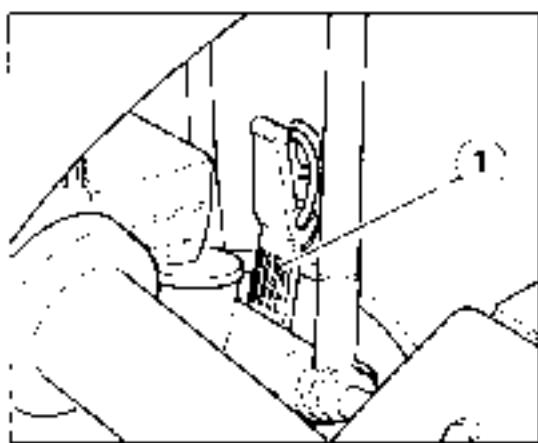
Il réservoir peut être démonté à la main. Il n'y a pas d'obligation.

Ausbauen des Tanks.

Der Tank kann mit den Händen abgebaut werden. Es gibt keine Pflicht.

Desenganche tanque.

El tanque puede quitarse con las manos. No hay obligación de hacerlo.



Posizionare il rubinetto carburante sulla posizione "OFF".

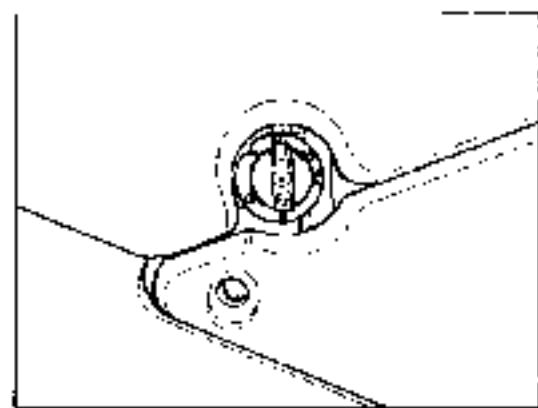
Allentare la fascetta sulla tubazione di alimentazione.

Staccare la tubazione dal rubinetto.

Set the fuel cock on "OFF" position.

Loosen clamp on feed tubing.

Remove tubing from cock.



Poser sur "OFF" le robinet de carburant.

Desseriner et coller de la tuyauterie d'alimentation.

Oter la tubulure du robinet.

Drehen Kraftstoffhahn auf "OFF" stellen.

Die Schelle auf der Versorgungsleitung losmachen.

Die Leitung vom Hahn trennen.

Posicionar la llave del combustible en la posición "OFF".

Alojar el collar en la tubería de alimentación.

Extraiga la tubería del grifo.

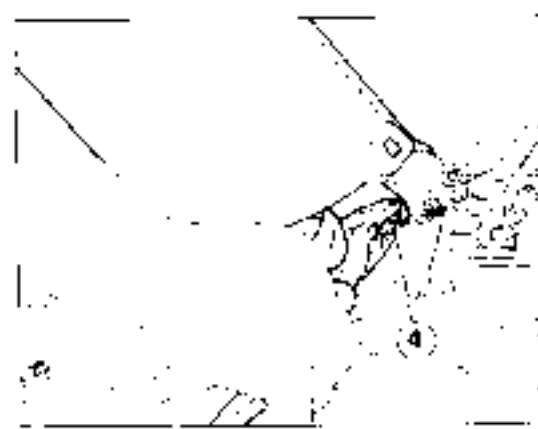
Si es posible y no existe riesgo de incendio, se puede sacar el tanque con las manos.
 If possible and there is no risk of fire, it can be removed by hand.

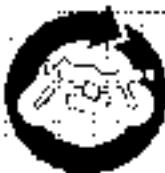
Tras el cierre del tanque, se debe dejar que el aceite se drene por un período de tiempo.

Retirar las tuercas de sujeción de los tornillos que sujetan el tanque. Luego, el tanque se puede sacar.

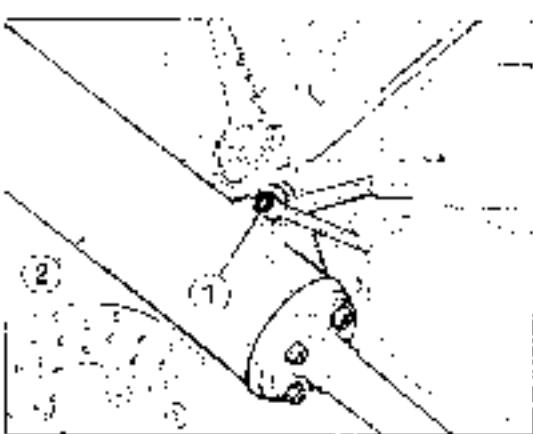
Consejo: Una vez que se apague el motor, se debe esperar al menos 15 minutos para que el aceite se drene.

Nota: Si se ha dejado el aceite en el tanque, se debe vaciar el tanque y limpiarlo.





OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPÉRATIONS GÉNÉRALES ALLGEMEINE ARBEITEN OPERACIONES GENERALES



Stacco sistema di scarico

Utilizzando una chiave esagonale da 8 mm per la vite (1) e una da 10 mm per il relativo cappo, svincolare il silenziatore (2) dal fissaggio al supporto pedale passeggero (MITO 2) o al tirante di sostegno (MITO Racing).
Recuperare distanziale, gommino e rondello.

Exhaust system removal

By means of a 8-mm hexagonal wrench for the screw (1) and a 10-mm one for the relative cap, release the silencer (2) from its fastening to the passenger footrest support (MITO 2) or to the stay support (MITO Racing).
Recover the spacer, rubber pad and washer.

Démontage du système d'échappement

A l'aide d'une clé hexagonale de 8 mm pour la vis (1) et de 10 mm pour le couvre correspondant. Détacher le silencieux (2) du support du repose-pied du passager (MITO 2) ou à la corde de soutien (MITO Racing).
Récupérer l'entretoise, le caoutchouc et la rondelle.

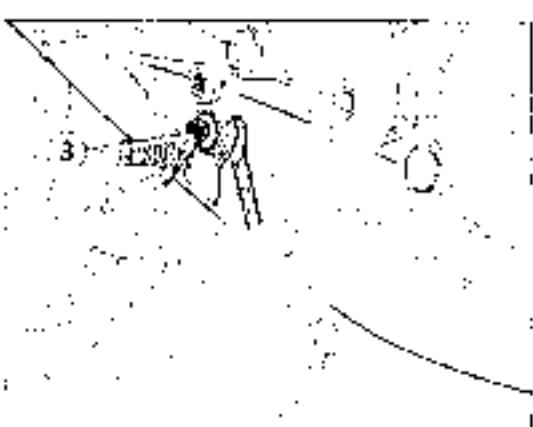
Ausbauen des Auspuffsystems

Mit einem 8-mm Innenschlüssel für die Schraube (1) und einem 10-mm-Hex-
schlüssel für die daboziigliche Mutter der Schalldämpfer (2) von der Halterung
der Beifahrer Fußstütze abnehmen (MITO 2) oder am Sitzzugstab (MITO
Racing).

Auf Distanzstück, Gummistück und Unterlegscheibe achten.

Desenganche sistema de descarga

Usando una llave hexagonal de 8 mm para el tornillo (1) y una de 10 mm para la respectiva tuerca, desanitar el silenciador (2) del fijaje al soporte del pie del pasajero (MITO 2) o a la varilla soporte (MITO Racing).
Recuperar separador, gomito y anelito.



Utilizzando le stesse chiavi, svitare la vite (3) sul piastrino di ancoraggio tubo di scarico. Recuperare il distanziale, gomma e cordoncino.

By the same wrenches, loosen screw (3) on exhaust fixing plate.
Recover the spacer, rubber pad and washer.

Tour en desserrant les mêmes clés, desserrer la vis (3) de la plaque de fixation du tuyau d'échappement.

Récupérer l'entretoise, le caoutchouc et la cordelette.

Mit denselben Schlüsseln die Schraube (3) auf der Verankerungsplatte des Auspuffrohrs abschrauben.

Auf Distanzstück, Gummistück und Unterlegscheibe achten.

Usando las mismas llaves, desanitar la tuerca (3) en la placa de anclaje del tubo de escape.

Recuperar separador, gomito y anelito.



Per le operazioni di manutenzione e di riparazione si consiglia di utilizzare la guida tecnica del veicolo. Istruzioni dettagliate sono disponibili sul sito www.mitomotors.com.

Le informazioni contenute nelle istruzioni di manutenzione e riparazione sono destinate a chi ha un buon livello di conoscenza dell'automobile.

È consigliabile rivolgersi ad un professionista per le operazioni di manutenzione e riparazione.

Al termine delle operazioni di manutenzione e riparazione è necessario eseguire il controllo di funzionamento.

Quando si esegue una manutenzione o una riparazione, si consiglia di seguire le indicazioni fornite nel testo di fondo questo paragrafo, tenendo conto dei particolari.



Stacco ammortizzatore di sterzo (MITO Racing).

Rimuovere le viti [1], [2] e l'ammortizzatore di sterzo con la gruccia incollata.

Remove steering damper (MITO Racing).

Remove screws [1], [2] and steering damper with its clamp.

Enlèvement frein de direction (MITO Racing).

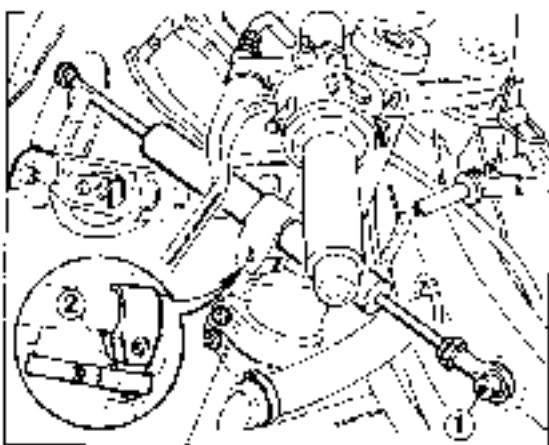
Retirez vis [1], [2] et frein et l'éjectez.

Entfernung des Lenkungshochdämpfers (MITO Racing).

Die Schrauben [1], [2] und der Bremszylinder mit cozugehöriger Klemme entfernen.

Remoción amortiguador de virada (MITO Racing).

Quite los tornillos [1], [2] y el amortiguador de virada con su correspondiente grapa.





N 800072249 05/02

REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR



Cilindro.

Si il cilindro supera la parola di 10,24 mm, si rinnova.
Se il cilindro è troppo corto, bisogna verificare se non è di circa 10,07 mm.
In questo caso, si deve eseguire una "grande revisione" del cilindro.
Se il cilindro supera la parola di 10,07 mm, si rinnova.

Misurazione del cilindro.

Con il goniometro misurare la circonferenza del cilindro e calcolare il diametro.
Un diametro maggiore di quello normale indica che il cilindro è troppo grande.
Un diametro minore di quello normale indica che il cilindro è troppo piccolo.

Cylinder.

Wenn der Zylinder den Wert von 10,24 mm übersteigt,
so muss er erneuert werden.
Wenn der Zylinder zu kurz ist, so muss geprüft werden,
ob er nicht um ca. 10,07 mm unterhalb des Normals ist.
In diesem Fall muss eine "große Revision" des Zylinders durchgeführt werden.

Cylinder measurement.

With the goniometer measure the circumference of the cylinder and calculate the diameter.
A diameter larger than the normal indicates that the cylinder is too large.
A diameter smaller than the normal indicates that the cylinder is too small.

Zylinder.

Wenn der Zylinder den Wert von 10,24 mm übersteigt,
so muss er erneuert werden.
Wenn der Zylinder zu kurz ist, so muss geprüft werden,
ob er nicht um ca. 10,07 mm unterhalb des Normals ist.
In diesem Fall muss eine "große Revision" des Zylinders durchgeführt werden.

Mesurage du cylindre.

Sur le goniomètre mesurer la circonference du cylindre et calculer le diamètre.
Un diamètre supérieur au diamètre normal indique que le cylindre est trop grand.
Un diamètre inférieur au diamètre normal indique que le cylindre est trop petit.

Zylinder.

Wenn der Zylinder den Wert von 10,24 mm übersteigt,
so muss er erneuert werden.
Wenn der Zylinder zu kurz ist, so muss geprüft werden,
ob er nicht um ca. 10,07 mm unterhalb des Normals ist.
In diesem Fall muss eine "große Revision" des Zylinders durchgeführt werden.

Messung des Zylinders.

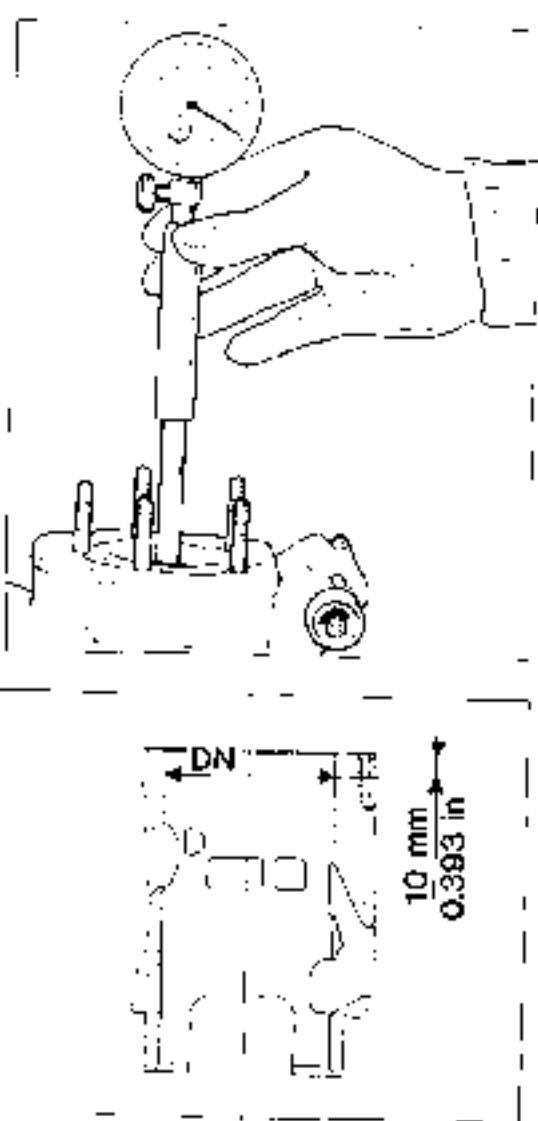
Den Zylinder über den Kreiswinkelmaß messen und den Durchmesser berechnen.
Ein Durchmesser größer als der Normalswert bedeutet, dass der Zylinder zu groß ist.
Ein Durchmesser kleiner als der Normalswert bedeutet, dass der Zylinder zu klein ist.

Cilindro.

Si el cilindro supera la parola de 10,24 mm, se rinnova.
Si el cilindro es demasiado corto, se debe comprobar si no es de alrededor de 10,07 mm.
En este caso, se debe realizar una "gran revisión" del cilindro.
Si el cilindro supera la parola de 10,07 mm, se rinnova.

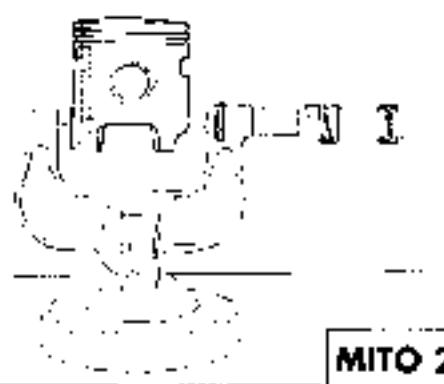
Medición del cilindro.

Medir el cilindro con el goniómetro y calcular el diámetro.
Si el diámetro es mayor que el diámetro normal, el cilindro es demasiado grande.
Si el diámetro es menor que el diámetro normal, el cilindro es demasiado pequeño.





REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR



Pistone

Pulire accuratamente il cile del pistone e le care dei segmenti delle incrostazioni carboniose. Procedere ad un accurato controllo visivo e dimensionale del pistone, non devono esservi tracce di forzamenti, rigonfie, crepe o danni di sorta.

Il diametro del pistone va misurato alla distanza (A) dalla base del cilindro, in direzione perpendicolare alla base dello spinotto.

Piston

Carefully clean the piston rod ring and the piston ring grooves from carbon deposits. Effect a careful visual and dimensional checking of piston: no traces of shrinkage, swell, crack or damage must be detected.

Measure piston diameter from skirt base (A) at a distance perpendicular to piston pin axis.

Pistón

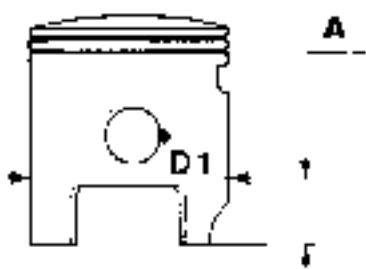
Nettoyer soigneusement la gale du piston et les encoches des bagues élastiques, en éliminant toute incrustation charbonneuse.

Mesurer le diamètre piston à la distance (A) de la base de la jupée d'ap permis à l'axe du piston.

Kolben

Sorgig Ig den Kolbenkopf und die Segmentrillen von Kohleverkrustungen befreien. Eine ebenso sorgfältige Sicht wie Messnahme des Kolbens vornehmen.

Der Durchmesser des Kolbens soll vom Mantelsbasis bis auf Abstand (A), senkrecht zur Balzenachse, gemessen werden.



MITO 2

A: 20 mm (0.787 in.) - MITO 2

10 mm (0.394 in.) - MITO Racing

Pistón

Lumin' accuratamente la embocadura del pistón y las ranuras de los segmentos que lleva las incrustaciones carboníferas. Controlar y cuidadosamente las dimensiones del pistón, no deben tener trazas de esfuerzos, hinchazón, rayaduras, grietas u otros daños.

El diámetro del pistón tiene que medirse a la distancia (A) donde la base del cuerpo, en dirección perpendicular al eje del pistón.

Altezza gola nel pistone.

Piston groove height.

Hauteur gorge dans le piston.

Höhe der Kehle im Kolben.

Altura de la garganta del pistón.

MITO 2

Standard dimension Normale Abmessung Normale dimension Höhe der Kehle im Kolben	Technical data Technische Daten Données techniques Höhe der Kehle im Kolben + Abzug
1.250: 1,230 mm (0.0492: 0.0484 in)	1.33 mm (0.052 in)

Technical data Technische Daten Données techniques Höhe der Kehle im Kolben + Abzug	Standard dimension Normale Abmessung Normale dimension Höhe der Kehle im Kolben
1.33 mm (0.052 in)	1.020: 1,040 mm (0.0401: 0.0409 in)

MITO Racing

Technical data Technische Daten Données techniques Höhe der Kehle im Kolben + Abzug	Standard dimension Normale Abmessung Normale dimension Höhe der Kehle im Kolben
1.00 mm (0.0433 in)	1.020: 1,040 mm (0.0401: 0.0409 in)

Standard dimension Normale Abmessung Normale dimension Höhe der Kehle im Kolben	Technical data Technische Daten Données techniques Höhe der Kehle im Kolben + Abzug
1.00 mm (0.0433 in)	1.020: 1,040 mm (0.0401: 0.0409 in)

REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR



Accoppiamento cilindro-pistone

I gruppi cilindro-pistone sono forniti già accoppiati; se inavvertitamente si lesse la scrittura "no" ai cilindri e pistoni di alcuni gruppi, occorre procedere al riconcordanza dei diametri come indicato nelle figure G.6 e G.7.

Effeguire queste misurazioni a temperatura stabilita di 20°C.

Grado di accoppiamento preferenziale DN-D1 - 0,040-0,060 mm (MTO 2); 0,045-0,055 mm (MTO Racing), limite di usura 0,080 mm.

Cylinder-piston assembly

Cylinder piston assemblies are supplied already coupled and in case that cylinder and/or cylinders and/or pistons have been exchanged, it is necessary to carry out diameters measurement as shown in figures of pages G.6-G.7.

Arrange these measurements at a stabilized temperature of 68°F.

Best mating tolerance DIN-D1 = 0,0015/-0,00236 mm (MTO 2); 0,0017/-0,00216 mm (MTO Racing). Wear limit 0,00315 mm.

Groupe cylindre-piston

Les groupes cylindre-piston sont fournis déjà accolés. Si pour certains, ils ont été échangés entre eux, des cylindres et pistons de groupes différents, il faut effectuer le mesurage des diamètres comme indiqué dans les figures de page G.6-G.7.

L'effectuer ces mesurage à une température stabilisée de 20°C.

Grado di accoppiamento preferenziale DN-D1 = 0,40-0,060 mm (MTO 2); 0,045-0,055 mm (MTO Racing), limite di chiusura 0,080 mm.

Verbindung Zylinder-Kolben

Die Zylinder-Kolben Gruppen werden schon verbunden geliefert. Bei unbefülltem Zylinder-Kolben Austausch erfolgt. Gruppen müssen die Durchmesser, wie in den Bildern A 5, G.6 und G.7 gemessen werden.

Diese Messungen bei 20°C durchführen.

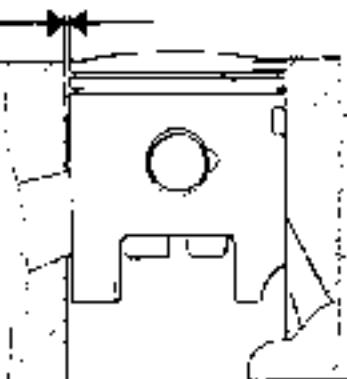
Vorzugsverbindungsmaß DIN-D1 = 0,40-0,060 mm (MTO 2), 0,045-0,055 mm (MTO Racing). Abnutzungsgrenze 0,080 mm.

Acoplamiento cilindro-pistón

Los grupos cilindro-pistón se suministran ya acoplados: si inadvertidamente se cambian entre sí cilindros y pistones de algunos grupos, es necesario medir los diámetros como se indica en las figuras de las pag. G.6 y G.7.

Medir con una temperatura establecida de 20°C.

Grado de acoplamiento preferencial DN-D1 = 0,40-0,060 mm (MTO 2); 0,045-0,055 mm (MTO Racing). Límite de desgaste 0,080 mm.



MTO 2

MTO Racing

GRUPPO CYLINDRO-PISTONE	GRUPPO CYLINDRO-PISTONE	GRUPPO CYLINDRO-PISTONE	DN-D1		DN-D1		GRUPPO CYLINDRO-PISTONE
			MIN.	MAX.	MIN.	MAX.	
A.1	0,60000	A.2	0,60000	0,59980	0,60010	0,59980	0,60010
A.4	0,61500	A.5	0,61500	0,61480	0,61520	0,61480	0,61520
A.6-D1	0,61500	A.7	0,61500	0,61480	0,61520	0,61480	0,61520
A.8-A.9	0,61500	A.10	0,61500	0,61480	0,61520	0,61480	0,61520
A.11	0,61500	A.12	0,61500	0,61480	0,61520	0,61480	0,61520
A.13	0,61500	A.14	0,61500	0,61480	0,61520	0,61480	0,61520
B.1	0,62000	B.2	0,62000	0,61980	0,62020	0,61980	0,62020
B.4	0,62500	B.5	0,62500	0,62480	0,62520	0,62480	0,62520
B.6-D1	0,62500	B.7	0,62500	0,62480	0,62520	0,62480	0,62520
B.8-B.9	0,62500	B.10	0,62500	0,62480	0,62520	0,62480	0,62520
B.11	0,62500	B.12	0,62500	0,62480	0,62520	0,62480	0,62520
B.13	0,62500	B.14	0,62500	0,62480	0,62520	0,62480	0,62520
C.1	0,63000	C.2	0,63000	0,62980	0,63020	0,62980	0,63020
C.4	0,63500	C.5	0,63500	0,63480	0,63520	0,63480	0,63520
C.6-D1	0,63500	C.7	0,63500	0,63480	0,63520	0,63480	0,63520
C.8-C.9	0,63500	C.10	0,63500	0,63480	0,63520	0,63480	0,63520
C.11	0,63500	C.12	0,63500	0,63480	0,63520	0,63480	0,63520
C.13	0,63500	C.14	0,63500	0,63480	0,63520	0,63480	0,63520



REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR



MITO 2

Spinotto

Dové essere perfettamente levigato, senza rigature, scutte e colorazioni biancastre dovute a surriscaldamento. Se si trova la spina fissa è necessario sostituirla anche se gobba o rullini in accordo con le selezioni riportate a pag. G.11.

Piston pin.

Per il rispetto delle dimensioni di diametro interno del cilindro e per la corretta lubrificazione deve essere sostituito se le dimensioni sono oltre le norme indicate nelle selezioni riportate a pag. G.11.

Goujon.

È consigliabile sostituirlo se si osservano le seguenti anomalie: scuffing, scorrimento rapido, ruggito, rumore di rotolamento, rullini fusi.

Per il rispetto delle dimensioni di diametro interno del cilindro e per la corretta lubrificazione deve essere sostituito se le dimensioni sono oltre le norme indicate nelle selezioni riportate a pag. G.11.

Kolbenbolzen.

È consigliabile sostituirlo se si osservano le seguenti anomalie: scuffing, scorrimento rapido, ruggito, rumore di rotolamento.

Per il rispetto delle dimensioni di diametro interno del cilindro e per la corretta lubrificazione deve essere sostituito se le dimensioni sono oltre le norme indicate nelle selezioni riportate a pag. G.11.

Bulon.

È consigliabile sostituirlo se si osservano le seguenti anomalie: perdite di lubrificazione, perdite di lubrificante, perdite di lubrificante.



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR



Segmenti

Controllare visualmente lo stato della fascia elastica e della relativa sede nel pistone. Se la fascia è usurata o danneggiata deve essere sostituita (MITO 2 o i cinturini e forniti la coppia).

Se la sede del fascio nel pistone è nelle stesse condizioni, il pistone e la fascia devono essere entrambi sostituiti.

Quando si monta una fascia nuova su un pistone usato, controllare che la sede di succeduta lascia non sia unica in modo non uniforme.

La fascia dovrebbe chioggiare perfettamente parallela alle superfici delle gola nel pistone. Se non è così, il pistone deve essere sostituito.

Piston rings

Visually inspect the piston ring and its piston groove state. If the piston ring is worn up or damaged it must be renewed (MITO 2 spores come in couple).

If the piston ring groove on piston is in the same conditions, piston and piston ring have to be replaced, both of them.

When a new piston ring is installed on the used piston, check that the piston groove is not worn up in an uneven manner.

Piston ring has to stay perfectly parallel to the piston groove surfaces. If it is not the case, piston must be renewed.

Bague élastiques

Vérifier visuellement l'état des bagues élastiques et du réel siège du piston. Si la bague est détruite ou endommagée doit être remplacée (MITO 2 en rechange ne fournit 'n paire).

Si le siège de la bague dans le piston est dans le piston est dans les mêmes conditions, le piston et la bague doivent être tous les deux remplacés.

Quand on monte une nouvelle bague sur un piston, vérifier que le siège de la bague ne soit pas déterioré en manière irrégulière.

La bague devrait égaler parfaitemenr paraître aux surfaces de la gorge dans le piston. Si ce n'est pas le cas, le piston devra être remplacé.

Segmente

Eine sorgfältige Sichtkontrolle des Zustandes des Kettensitzes und der entsprechenden Leistung am Kettensitz vornehmen, ist die Kolbenring beschädigt oder verschlossen, dann ist er auszuwechseln (MITO 2 wird als Paar geliefert).

Ist die Ringmulde im Kolben im denselben Zustand, wenn müssen sie der Kolben und Kolbenring ausgetauscht werden.

Bei der Montage eines neuen Kompressionsrings auf einem gebrauchten Kolben, prüfen ob der Ringverschluss ungeöffnet ist.

Der Kompressionsring muss vollkommen parallel zu den Seiten der Kolbenbohrung liegen, andernfalls, ist der Kolben auszuwechseln.

Segmentos

Controlar visualmente el estado de la correa elástica y del relativio asiento del pistón. Si la correa está desgastada debe sustituirse (MITO 2 al comprar se suministra en paraje).

Si se observa que la correa en el pistón está en las mismas condiciones, el pistón y la correa deben sustituirse.

Cuando se monta una correa nueva en un pistón usado, comprobar que el asiento de dicha correa no esté desgastado de manera no uniforme.

La correa debe estar perfectamente paralela a la superficie de la garganta del pistón.

Si así no fuese, debe sustituirse el pistón.

Altezza segmento / Piston ring height

Höhe bague élastique / Segmenthöhe

Altura del segmento

MITO 2

altezza / Höhe / Altura della cintura / Höhe der Kette	altezza massima / Höhe / Altura della cintura / Höhe der Kette / Max. Verschleissgrenze della cintura / Höhenbegrenzung der Kette
190 ± 1/8 mm (0,0468 ± 0,0463 in.)	1,15 mm (0,045 in.)

MITO Racing

altezza / Höhe / Altura della cintura / Höhe der Kette	altezza massima / Höhe / Altura della cintura / Höhe der Kette / Max. Verschleissgrenze della cintura / Höhenbegrenzung der Kette
0,975 - 0,990 mm (0,0384 - 0,0389 in.)	0,955 mm (0,0375 in.)



REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR

La tabella mostra i valori del gioco avvitato tra segmento inferiore, superiore e sede nel pistone (MITO 2) o tra segmento e sede nel pistoncino (MITO Racing).

This table shows the axial play between lower piston ring, upper piston ring and groove in the piston (MITO 2) or between segment and piston seat (MITO Racing).

La tabella mostra les valeurs du jeu axiale entre le segment inférieur, supérieur et siège dans le piston (MITO 2) ou entre segment et siège piston (MITO Racing).

Die Tabelle zeigt die Werte des Längsspiel zwischen unterem, oberem Segment und Kolben- oder Kugelring (MITO 2) oder zwischen Segment und Sitz im Kolben (MITO Racing).

La tabla muestra los valores de juego axial entre el segmento inferior, superior y el asiento del piston (MITO 2) y entre el segmento y asiento en el piston (MITO Racing).

MITO 2

Gioco / Spiel / Toleranz / Toleranz Standard / Standard Sitzlage	Lungespieltoleranz / Toleranz auf der Längsseite / Toleranz de longueur
0,040-0,072 mm (0,0015-0,0028 in.)	0,20 mm (0,0078 in.)

MITO Racing

Gioco / Spiel / Toleranz / Toleranz Standard / Standard Sitzlage	Lungespieltoleranz / Toleranz auf der Längsseite / Toleranz de longueur
	0,15 mm (0,0059 in.)

Accoppiamento segmenti-cilindro.

Accoppiamento segmenti cilindri e pistoncino. I valori sono da utilizzare per la dimensione del segmento e della sede nel cilindro.

Cylinder-piston rings play.

Accoppiamento segmenti cilindri e pistoncino. I valori sono da utilizzare per la dimensione del segmento e della sede nel cilindro.

Accoppiamento bagues élastiques-cylindre.

Accoppiamento bagues cilindres et pistoncino. I valori sono da utilizzare per la dimensione del segmento e della sede nel cilindro.

Possing Segment-zylinder.

Accoppiamento segmenti cilindri e pistoncino. I valori sono da utilizzare per la dimensione del segmento e della sede nel cilindro.

Acoppiamento segmentos-cilindro.

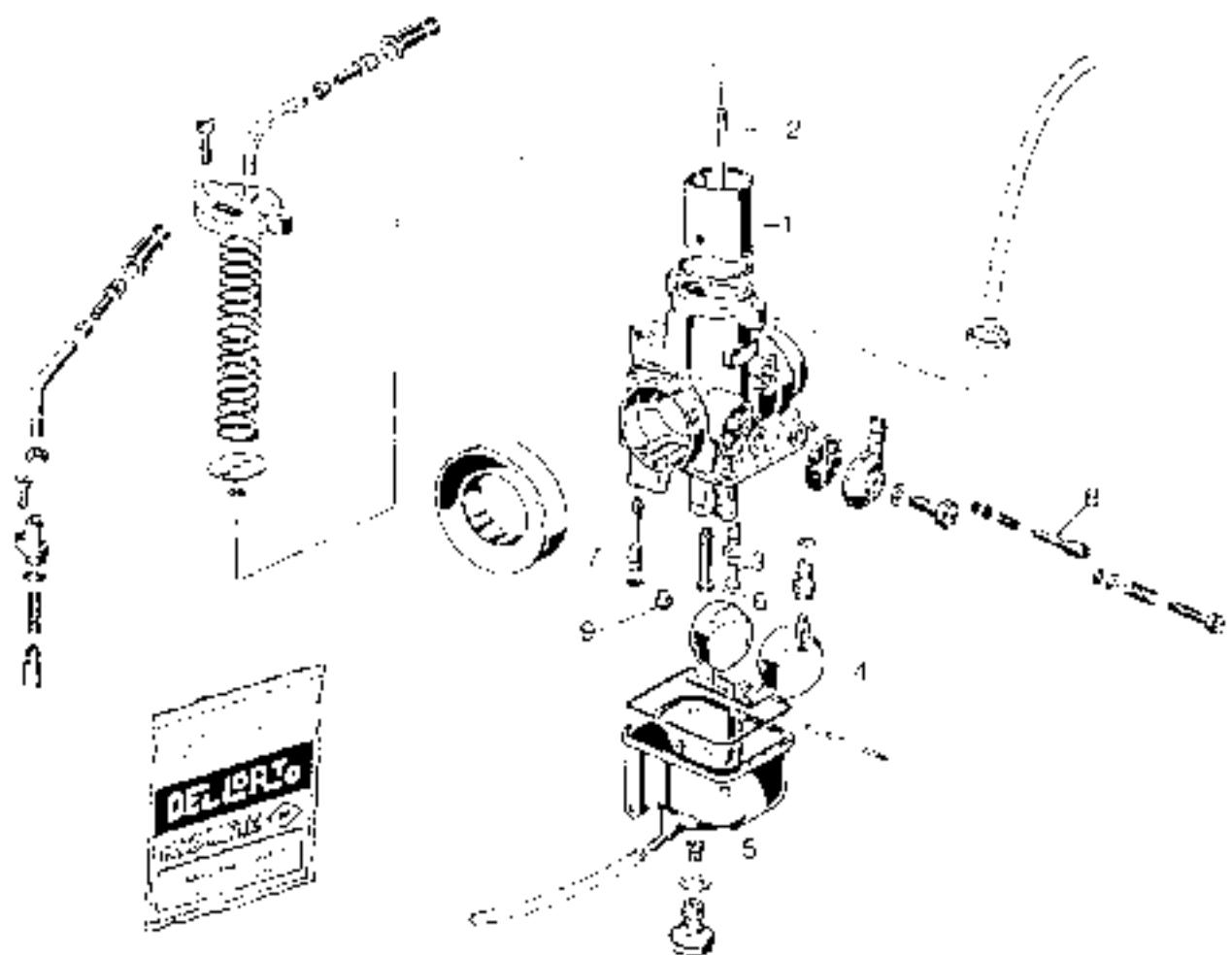
Accoppiamento segmentos cilindros y pistoncino. I valores son para la dimension del segmento y la sede en el cilindro.

MITO 2

Gioco / Spiel / Toleranz / Toleranz Standard / Standard Sitzlage	Lungespieltoleranz / Toleranz auf der Längsseite / Toleranz de longueur
0,10-0,35 mm (0,0039-0,0118 in.)	1,00 mm (0,0394 in.)

MITO Racing

Gioco / Spiel / Toleranz / Toleranz Standard / Standard Sitzlage	Lungespieltoleranz / Toleranz auf der Längsseite / Toleranz de longueur
	0,10-0,30 mm (0,0039-0,0118 in.)
	1,00 mm (0,0394 in.)



Rif.	Denominazione	MITO 2 PHBH 28 RD	MITO 2-CH PHBH 28 ND	MITO Racing PHBH 28 RD
1	Valvola a gas	60	50	40
2	Spilo carico	X 30 (2° lucido)	X 58 (2° lucido)	SX 18 (2° lucido)
3	Getto di riferimento	48	38	55
4	Gelleggiatore	5,5 gr.	9,5 gr.	6,5 gr.
5	Getto massimo	148	125	175
6	Polverizzatore	265 BL	265 DU	265 T
7	Getto avviamento	65	65	65
8	Vite aria aperta d. g.	1 e 1/2	1/4	1 e 1/2
9	Getto potenza	95	90	80
10	Emissione olio minimo	0	RF 1	



**ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR**

Ref.	Description	MITO 2 PHBH 28 RD	MITO 2-CH PHBH 28 ND	MITO Racing PHBH 28 RD
1	Gas valve	60	50	40
2	Needle jet	x 33 (2nd notch)	x 58 (2nd notch)	SX 18 (2nd notch)
3	Idle jet	48	38	55
4	Floot	6.5 gr.	9.5 gr	6.5 gr
5	Main jet	148	125	175
6	Sprayer	266 BC	266 DU	266 T
7	Idling jet	65	65	65
8	Air intake opened of turns	1 not 1/2	1/4	1 not 1/2
9	Power jet	95	90	80
10	Idle diffuser	8	8F 1	—
Ref.	Description	MITO 2 PHBH 28 RD	MITO 2-CH PHBH 28 ND	MITO Racing PHBH 28 RD
1	Soupape gaz	60	50	40
2	Pointeau conique	x 33 (2ème encoche)	x 58 (2ème encoche)	SX 18 (2ème encoche)
3	Cicleur du ralenti	48	38	55
4	Flooteur	6.5 gr	9.5 gr	6.5 gr
5	Cicleur principale	148	125	175
6	Vaporisateur	266 BC	266 DU	266 T
7	Cicleur	65	65	65
8	Vis de couverte de l'orifice	1 et 1/2	1/4	1 et 1/2
9	Orifice puissance	95	90	80
10	Emulsioneur d'essence	8	8F 1	—
Ref.	Benennung	MITO 2 PHBH 28 RD	MITO 2-CH PHBH 28 ND	MITO Racing PHBH 28 RD
1	Gasschraube	60	50	40
2	Kegel-nadel	X 33 (2 Kerbe)	X 58 (2 Kerbe)	SX 18 (2 Kerbe)
3	Leerzuleitung	48	38	55
4	Schwimmer	6.5 gr	9.5 gr	6.5 gr
5	Hauptdüse	148	125	175
6	Bras-pistolet	266 BC	266 DU	266 T
7	Vergaserdüse	65	65	65
8	Lüftschraube	1 und 1/2	1/4	1 und 1/2
9	Luftventildüse	95	90	80
10	Mischtrichter Langsamförderung	8	8F 1	—
Ref.	Denominación	MITO 2 PHBH 28 RD	MITO 2-CH PHBH 28 ND	MITO Racing PHBH 28 RD
1	Válvula de mezcla	60	50	40
2	Aguja cónica	X 33 (2º meñezco)	X 58 (2º meñezco)	SX 18 (2º meñezco)
3	Cicleur de ralenti	48	38	55
4	Flootador	6.5 gr	9.5 gr	6.5 gr
5	Chic e mís mo	148	125	175
6	Pulverizador	266 BC	266 DU	266 T
7	Cicle puesta en marcha	65	65	nh
8	Tornillo varia número de revoluciones	1 y 1/2	1/4	1 y 1/2
9	Chic e cierre	95	90	80
10	Fundido de la mitad	8	8F 1	—



USAGE

Démarrage

- Le démarrage du moteur doit se faire avec le gaz fermé et lorsque le moteur est déjà chaud (à partir de 50 °C).
- Il faut recommande de démarrer le moteur à froid. Il faut faire tourner le moteur pour dégager les tensions.
- Il est recommandé d'ajouter un peu d'eau au réservoir d'eau pour que la température soit suffisante pour assurer une meilleure vidange.
- S'il y a de l'eau dans le réservoir, il faut faire fonctionner le moteur jusqu'à ce qu'il soit complètement sec, avant de faire fonctionner le moteur.

ENTRETIEN

Il est recommandé de faire faire une inspection technique tous les deux mois ou lorsque les conditions le nécessitent.

- Nettoyer le moteur et le nettoyer régulièrement le moteur et les filtres pour éviter la formation d'oxyde dans les moteurs et les filtres.
- Si le moteur est en état de fonctionnement correct, il peut être nécessaire de remplacer les sprays d'essence et de faire une inspection de la pompe à essence pour vérifier si elle fonctionne correctement et si elle n'a pas été endommagée par la chaleur ou la corrosion.
- Il est recommandé de faire faire une inspection technique tous les deux mois ou lorsque les conditions le nécessitent.

ANWENDUNG

Der Motor ist das Arbeitsobjekt und die Anwendung ist sehr unterschiedlich. Es kann als Betriebsmotor oder als Motor für den Transport von Gütern oder Personen eingesetzt werden.

Der Motor kann auch als Antrieb für eine Pumpe oder einen Generator eingesetzt werden. Der Motor kann auch als Antrieb für einen kleinen Transporter oder als Antrieb für einen kleinen Transporter eingesetzt werden.

Es kann auch die Funktion eines Stromerzeugers übernehmen, um die elektrische Energie zu erzeugen, die dann wiederum zur Versorgung des Motors genutzt wird.

WARTUNG

Zu der Wartung gehört die Reinigung des Motors und die Überprüfung der Motorzündkerze.

Es ist empfohlen, dass der Motor regelmäßig überprüft wird, um sicherzustellen, dass alle Teile ordnungsgemäß funktionieren und keine Schäden entstehen.

- Es ist empfohlen, dass der Motor regelmäßig überprüft wird, um sicherzustellen, dass alle Teile ordnungsgemäß funktionieren und keine Schäden entstehen.
- Es ist empfohlen, dass der Motor regelmäßig überprüft wird, um sicherzustellen, dass alle Teile ordnungsgemäß funktionieren und keine Schäden entstehen.
- Es ist empfohlen, dass der Motor regelmäßig überprüft wird, um sicherzustellen, dass alle Teile ordnungsgemäß funktionieren und keine Schäden entstehen.

USO

Arranque

Este motor es recomendado para que sea usado en el arranque de un generador, o bien en la conducción de un vehículo. El uso de este motor es muy recomendado para que sea usado en el arranque de un generador, o bien en la conducción de un vehículo. El uso de este motor es muy recomendado para que sea usado en el arranque de un generador, o bien en la conducción de un vehículo. El uso de este motor es muy recomendado para que sea usado en el arranque de un generador, o bien en la conducción de un vehículo.

MANTENIMIENTO

Este motor es recomendado para que sea usado en el mantenimiento de un generador, o bien en la conducción de un vehículo.

El uso de este motor es muy recomendado para que sea usado en el mantenimiento de un generador, o bien en la conducción de un vehículo.

- Es recomendado que se realice una revisión completa del motor y de sus componentes, incluyendo el sistema de combustible, el sistema de refrigeración, el sistema de lubricación y el sistema de frenos.
- Es recomendado que se realice una revisión completa del motor y de sus componentes, incluyendo el sistema de combustible, el sistema de refrigeración, el sistema de lubricación y el sistema de frenos.
- Es recomendado que se realice una revisión completa del motor y de sus componentes, incluyendo el sistema de combustible, el sistema de refrigeración, el sistema de lubricación y el sistema de frenos.



Fattore di correzione del getto del massimo

Il getto del massimo influisce in modo determinante la carburazione e quindi lo rende generale del motore. Fattori climatici come la temperatura esterna e l'altitudine influiscono notevolmente il comportamento della miscela benzina/olio interno del carburatore. È perciò necessario modificare il dimensionamento del getto originale, diminuendo il fattore di correzione del grafico a fianco riportato.

ESEMPIO:

In presenza di una temperatura esterna di 25 °C e ad un'altezza di 1000 m si utilizza un fattore di correzione di 0,94. Per contro, la legge del massimo del motore a sostituzione di quello originale sarà: MITO 2: 148x0,94 = 139; MITO 2/CH: 125x0,94 = 117; MITO Racing: 175x0,94 = 164.

Correction factor of the main jet

The main jet considerably affects carburation, hence the general performance of the engine. Climatic factors such as the outside temperature and the altitude, significantly affect the behaviour of the internal gasoline mixture inside the carburetor. It is therefore necessary to change the size of the original jet according to the correction factor shown in the diagram on the left.

ESEMPIO:

With a 25 °C outdoor temperature and 1000 m altitude, a correction factor of 0,94 is obtained. Therefore the main jet has to be replaced by a replacement of the original one shall be: MITO 2: 148x0,94 = 139; MITO 2/CH: 125x0,94 = 117; MITO Racing: 175x0,94 = 164.

Facteur de correction du gicleur de reprise

Le gicleur de reprise a un influence déterminante sur la carburation et donc sur le rendement global du moteur. Les facteurs climatiques tels que la température et l'altitude influent considérablement sur le mélange air essence à l'intérieur du carburateur. Il est donc nécessaire de modifier le gicleur original en diminuant le facteur de correction à partir du graphique ci-contre.

ESEMPIO:

Avec une température extérieure de 25 °C, à une altitude de 1000 m on obtient un facteur de correction égal à 0,94. Par conséquent, il faut remplacer le jet de reprise de celle originale correspondant à: MITO 2: 148x0,94 = 139; MITO 2/CH: 125x0,94 = 117; MITO Racing: 175x0,94 = 164.

Umrechnungsfaktor der Vollastdüse

Die Vollastdüse hat entscheidenden Einfluss auf die Vergasung und folglich auf die generelle Motorleistung. Äußere Faktoren, wie Außentemperatur und Höhe beeinflussen das Verhalten des Benzinkraftgemisches im Innern des Vergasers erheblich. Daher ist es ratsam, nicht nur die Abmessungen der Originallvollastdüse zu ändern, wobei man den Umrechnungsfaktor nach der seither angeführten Graphik errechnet.

ESEMPIO:

Bei einer Außentemperatur von 25 °C und einer Höhe von 1000 m erhält man einen Umrechnungsfaktor von 0,94. Es muß daher folgendes Vollastdüse anstelle der Originallvollastdüse angebracht werden: MITO 2: 148x0,94 = 139; MITO 2/CH: 125x0,94 = 117; MITO Racing: 175x0,94 = 164.

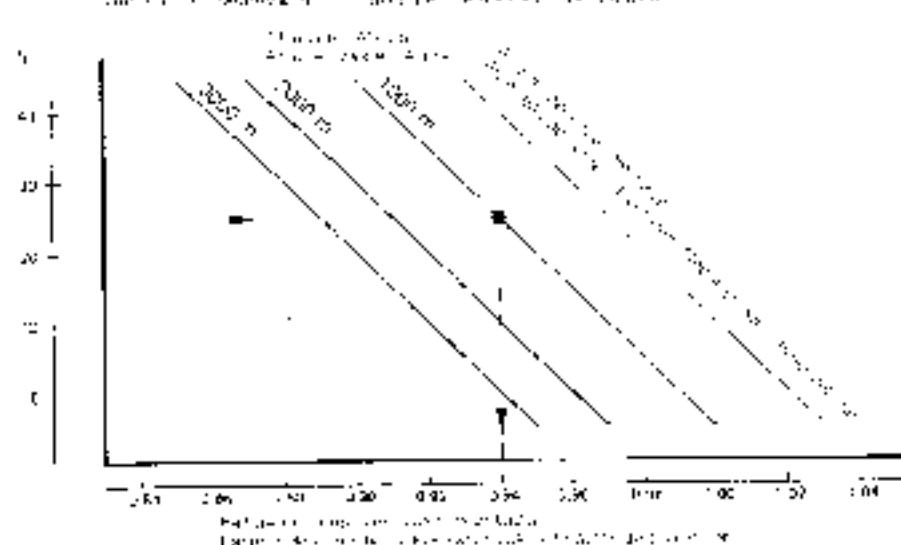
Factor de corrección del tiro del máximo

El tiro del máximo influye de modo determinante en la carburación por lo que el rendimiento general del motor. Factores climáticos como la temperatura exterior y la altura, influyen notablemente el comportamiento de la mezcla gasolina/aceite interno del carburador. Es por lo tanto necesario modificar el dimensionamiento del tiro original, disminuyendo el factor de corrección del gráfico al lado reportado.

ESEMPIO:

En presencia de una temperatura exterior de 25 °C y a una altura de 1000 m se obtiene un factor de corrección de 0,94. Por lo tanto el tiro del máximo del motor de reemplazo en sustitución del original será: MITO 2: 148x0,94 = 139; MITO 2/CH: 125x0,94 = 117; MITO Racing: 175x0,94 = 164.

Diagramma per la determinazione del fattore di correzione del getto del massimo



REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR



Raccordo di aspirazione.

È questo il raccordo che permette di aspirare aria per la compressione. Il suo diametro è di 100 mm.

Suction coupling.

C'est ce que l'on appelle le raccord pour aspirer de l'air pour la compression.

Raccord d'aspiration.

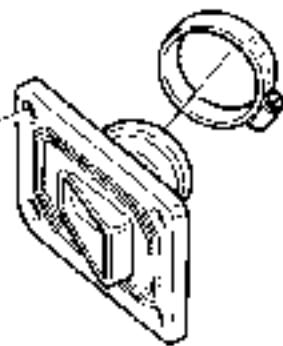
Das ist der Anschluss, der die Luft für die Kompression ansaugt. Der Durchmesser beträgt 100 mm.

Sauganschluss.

Der Sauganschluss ist ein Anschluss, mit dem man Luft für die Kompression ansaugen kann.

Empalme de aspiración.

Este es el empalme que permite aspirar aire para la compresión. Su diámetro es de 100 mm.



Valvola a lamelle.

Questo è il dispositivo che permette di aprire e chiudere il passaggio dell'aria. È composto da un insieme di valvole elettriche che sono disposte in modo tale da poter essere controllate da un solo comando.

Blade valve.

C'est une valve à lames qui permet d'ouvrir et de fermer.

Elle est composée de plusieurs électrovalves qui sont placées dans un boîtier en plastique et qui sont commandées par un seul bouton.

Scoupe à lamelles.

Il s'agit d'un dispositif qui permet de régler le débit d'air.

Il est constitué d'un ensemble de plusieurs électrovalves placées dans un boîtier en plastique et qui sont commandées par un seul bouton.

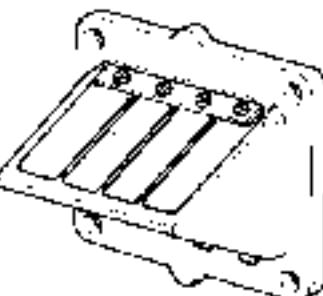
Lamellenventil.

Un autre type de valve qui permet de régler le débit d'air. Il est constitué d'un ensemble de plusieurs électrovalves placées dans un boîtier en plastique et qui sont commandées par un seul bouton.

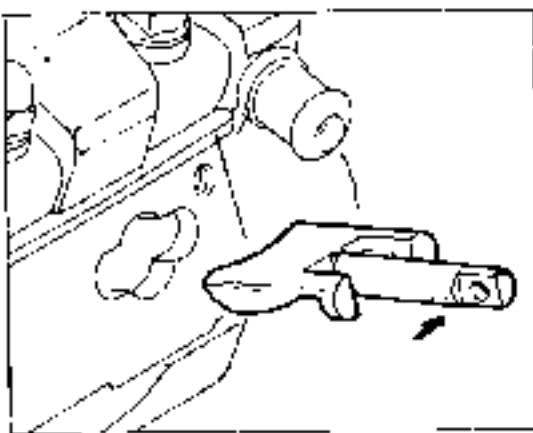
Válvula de aletas.

Este es el dispositivo que permite regular el flujo de aire.

Está compuesto por un grupo de válvulas eléctricas que están dispuestas en un alojamiento de plástico y que se controlan mediante un solo botón.



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR



Valvola di scarico.

Non utilizzare raschiini o punte che potrebbero danneggiare le superfici esterne della valvola pregiudicandone la tenuta sul cilindro.

Exhaust valve.

Do not use scrapers or points which could damage the outer surfaces of the valve thus jeopardizing its tightness on the cylinder.

Soupe de échappement.

Ne pas utiliser de racleurs ou de pointes qui pourraient endommager les surfaces externes de la soupape, et compromettre la tenue sur le cylindre.

Auslassventil.

Keine Schabseisen oder spitze Gegenstände verwenden, die die Außenseiten des Ventils beschädigen könnten, und so den Halt auf dem Zylinder beeinträchtigen.

● Keine Schabseisen oder spitze Gegenstände verwenden, die die Außenseiten des Ventils beschädigen könnten, und so den Halt auf dem Zylinder beeinträchtigen.

Válvula de escape.

No utilizar raspadores o puntas que podrían estropear las superficies exteriores de la válvula perjudicando la sujeción en el cilindro.

RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICIÓN MOTOR

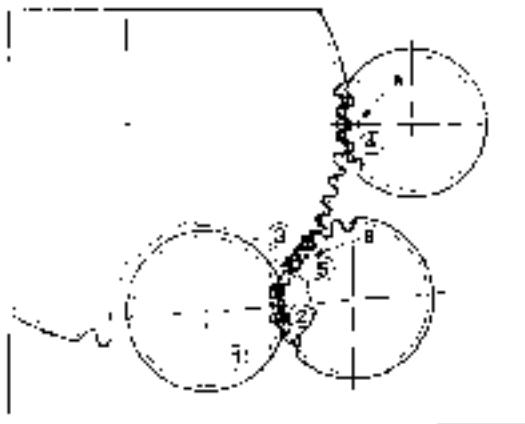


Messa in fase contraribero di equilibrio.

Allo stesso tempo il rapporto di marcia (1) è messo in fase con la marcia (2) e la marcia (3) è messa in fase con la marcia (2). La marcia (3) deve essere messa in fase con la marcia (2) perché la marcia (1) sia messa in fase con la marcia (2).

Per questo si procede alla sincronizzazione.

Per la sincronizzazione (1) si mette in moto la marcia (2) e si mette in moto la marcia (3). Per sincronizzare le marce (2) e (3) si mette in moto la marcia (2) e si mette in moto la marcia (3) con un rapporto di marcia (1) di 1:1. Si apre la marcia (3) e si apre la marcia (2) quando la marcia (1) ha raggiunto una velocità di 1000 giri/min.



Balance countershaft phasing.

Phase the countershaft (1) with the mainshaft (2) and the mainshaft (3) with the countershaft (1) so that the mainshaft (2) and the mainshaft (3) are in phase with each other at the same speed.

→ **Engage gear (1) and gear (2).**

Turn the countershaft (1) clockwise until both mainshafts (2) and (3) are running at the same speed.

→ **Break the connection between gear (1) and gear (2) and check if the mainshafts (2) and (3) are in phase with each other.**

Collage du contre-axe d'équilibrage.

Si la marcia principale (2) e la marcia (3) sono già messe in fase, la marcia (1) deve essere messa in fase con la marcia (2), mentre la marcia (3) deve essere messa in fase con la marcia (1).

Per la sincronizzazione (1) si mette in moto la marcia (2) e la marcia (3). Per sincronizzare (1) con (2) si mette in moto la marcia (2) e per sincronizzare (1) con (3) si mette in moto la marcia (3). La marcia (1) deve essere messa in fase con la marcia (2) perché la marcia (3) sia messa in fase con la marcia (1).

Taktierung der Gleichgewichtsvorgelegewelle

Das Zahnräder auf der Vorgelegewelle (1) mit dem Zahnräder des unteren Vorgeleges (2) in Phase bringen, die Zähne, die für die Taktierung Bedeutung haben, sind gekennzeichnet. Auf diese Weise wird die Phasierung zwischen der Achse der Vorgelegewelle und der Vorgelegeschaltachse erreicht.

Den Kolben am oberen Topunkt positionieren

Die Kupplungsdeckel (3) auf die Antriebswelle setzen und mit dem Zahnräder (4) des Hauptantriebs auf der Antriebswelle in Phase bringen. Zur Kontrolle der fachgerechten Taktierung prüfen, ob sich zwischen dem Zahn (A) auf dem Antriebswellenzahnräder und dem Zahn (B) auf dem oberen Vorgelegenzahnräder (5) 7 Zähne der Glucke (3) befinden.

Puesta en fase contraríbal de equilibrio.

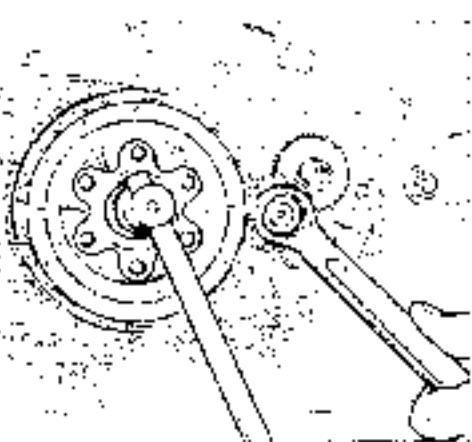
Al mismo tiempo que la marcia (1) es puesta en fase con la marcia (2) la marcia (3) se pone en fase con la marcia (2). La marcia (3) debe ser puesta en fase con la marcia (2) para que la marcia (1) sea puesta en fase con la marcia (2).

Para esto se procede a la sincronización.

Para la sincronización (1) se pone en marcha la marcia (2) y se pone en marcha la marcia (3). Para sincronizar la marcia (2) con la marcia (3) se pone en marcha la marcia (2) y para sincronizar la marcia (1) con la marcia (3) se pone en marcha la marcia (3). La marcia (1) debe ser puesta en fase con la marcia (2) para que la marcia (3) sea puesta en fase con la marcia (1).



RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICIÓN MOTOR



La procedura da seguire per l'assemblaggio del gruppo di dischi condutti e conduttori è la seguente:

• Assemblare la cerniere d'embrayage e la piastra di pressione.

• Montare il cubo centrale.

• Montare il gruppo di dischi condutti e conduttori.

NOTA - Il pacco dischi condutti e conduttori deve scorrere liberamente sia sul mezzo centrale che sulla campana.

Verificare regolarmente che il gruppo di dischi condutti e conduttori scorra liberamente sia sulla campana che sulla cerniere d'embrayage. Se non è possibile farlo, controllare se i dischi sono correttamente posizionati e se non ci sono danni o graffi.

• Montare la cerniere d'embrayage. Verificare che la piastra di pressione sia correttamente posizionata.

• Montare il cubo centrale. Verificare che la piastra di pressione sia correttamente posizionata.

REMARK - The driving and driven discs package must freely slide both on central hub and clutch housing.

Verificare regolarmente che il gruppo di dischi condutti e conduttori scorra liberamente sia sulla campana che sulla cerniere d'embrayage. Se non è possibile farlo, controllare se i dischi sono correttamente posizionati e se non ci sono danni o graffi.

• Montare la cerniere d'embrayage. Verificare che la piastra di pressione sia correttamente posizionata.

• Montare il cubo centrale. Verificare che la piastra di pressione sia correttamente posizionata.

• Montare la cerniere d'embrayage.

REMARQUE - Le groupe des disques conduits et conducteurs doit glisser librement soit sur le moyeu central, soit sur la cloche d'embrayage.

Verifier régulièrement que le groupe des disques conduits et conducteurs glisse librement soit sur le moyeu central, soit sur la cloche d'embrayage. Si ce n'est pas possible, vérifier si les disques sont correctement positionnés et si il n'y a pas de dommages ou de rayures.

• Montez la cerniere d'embrayage. Vérifiez que la plaque de pression est correctement positionnée.

• Montez le moyeu central. Vérifiez que la plaque de pression est correctement positionnée.

VERMERK! - Das Scheibenpaket (Mitnehmer- und Antriebsscheiben) muß beide auf der Zentralnabe und auf der Glockefrise gleiten.

Bei jedem Spatenrad (Blattwelle) muss die Scheibenpakete auf der Zentralnabe und auf der Glockefrise frei gleiten. Wenn dies nicht möglich ist, müssen die Scheiben korrekt positioniert werden und es darf keine Schäden oder Kratzer bestehen.

• Montez die Kupplungswelle. Vérifiez que la plaque de pression est correctement positionnée.

• Montez le moyeu central. Vérifiez que la plaque de pression est correctement positionnée.

• Montez la cerniere d'embrayage.

NOTA - El grupo de discos y conductores debe deslizar libremente sobre el cubo central y sobre la campana.

• Montar la cerniere d'embrayage. Verificar que la pista de presión esté bien colocada.

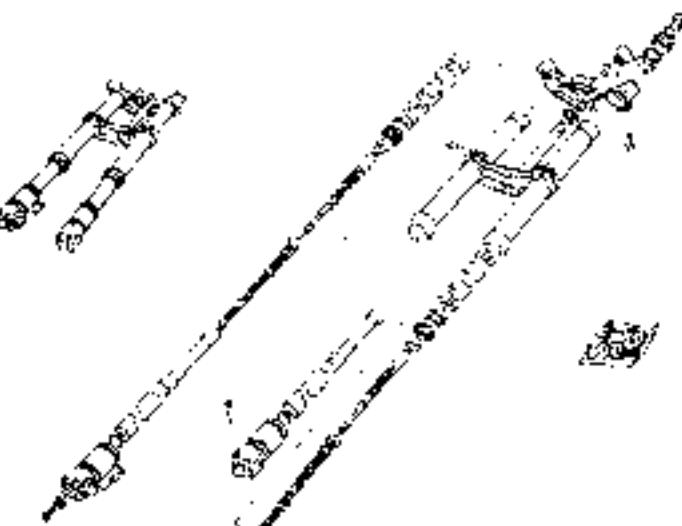
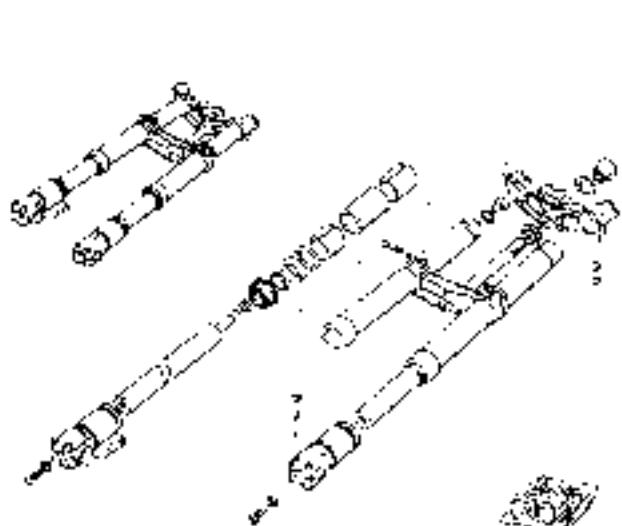
• Montar el cubo central. Verificar que la pista de presión esté bien colocada.

• Montar la cerniere d'embrayage.



MITO 2

MITO Racing



Sospensione anteriore

La sospensione anteriore è costituita da una forcella idraulica con steli rovesciati.

Marca	.....	MARZOCCHI
Diametro steli	.....	40 mm
Escursione ruota anteriore (sull'asse scorrevole)	.....	120 mm

Front suspension

Front suspension is made by a telesydraulic fork with up-side-down legs.

Producent	.....	MARZOCCHI
Liges diametar	.....	57 in.
Front wheel up position (on the sliding axis)	.....	4.72 in

Suspension avant

Suspension avant en fourche téleshydraulique à liges renversées.

Producent	.....	MARZOCCHI
Diametre liges	.....	40 mm
Excursion roue avant (sur l'axe des coulisseaux)	.....	120 mm

Vordere Aufhängung

Die vordere Aufhängung besteht aus einer telesydraulischen Gabel mit umgedrehten Stelen.

Hersteller	.....	MARZOCCHI
Durchmesser der Stangen	.....	40 mm
Durchmesser des Vorderrades (u.U. der Verschleißachse)	.....	120 mm

Suspensión delantera

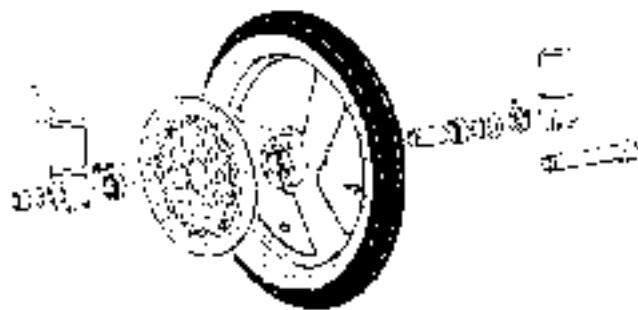
La suspensión delantera está constituida por una horquilla hidráulica de válvulas invertidas.

Marca	.....	MARZOCCHI
Diámetro mástiles	.....	40 mm
Excusión rueda delantera (sobre la eje deslizable)	.....	120 mm

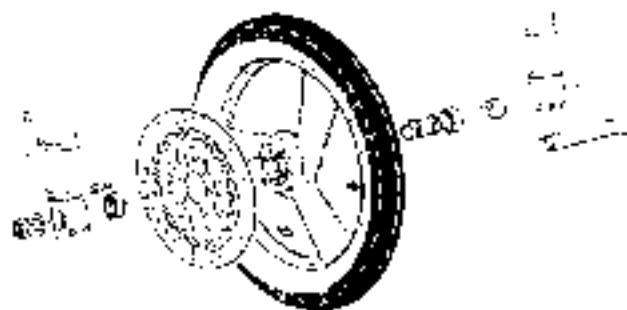




MITO 2



MITO Racing



Ruota anteriore

Cerchio nuovo, in lega leggera a tre razze. Dispositivo di rinvio del contachilometri sul lato sinistro del mozzo ruota (mito 2).

Marca	.....	MARCHEZINI
Dimensioni	.....	2,75x17"
Pneumatico, marchi e tipo	.....	Pirelli ZR 17 MP7 SPORT 11
Dimensione	.....	"100x80x17"
oppure		
Marcia e tipo	.....	Michelin ZR 17 H - SPORT 11
Dimensione	.....	10x70x17"
oppure		
Marcia e tipo	.....	Dunlop TR 17 - SPORT MAX 11
Dimensione	.....	"110x80x17"
Pressione di gonfiaggio a freddo (con solo pilota)		
Pirelli	.....	Kg/cm² 2,0 psi 25,4
Michelin	.....	Kg/cm² 1,9 psi 27
Dunlop	.....	Kg/cm² 2,0 psi 28,4
Pressione di gonfiaggio a freddo (con passeggero)		
Pirelli	.....	Kg/cm² 2,1 psi 29,9
Michelin	.....	Kg/cm² 2,0 psi 28,4
Dunlop	.....	Kg/cm² 2,1 psi 29,9

Front wheel

Three-spoke light wheel (mito). Odometer transmission on gear located on the L.H. side of the wheel hub (mito 2).

Marca	.....	MARCHEZINI
Dimensioni	.....	2,75x17"
Tire, manufacturer and type	.....	Pirelli ZR 17 MP7 SPORT 11

SUSPENSIONS ET ROUES
AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
SUSPENSIONES Y RUEDAS



Dimensions	100x80x17"
or	
Manufacturer and type	Michelin 7R 17 HI-SPORT-T
Dimensions	110x70x17"
or	
Manufacturer and type	Dunlop DK 17 - SPORT MAX II 110x70x17"
Dimensions	
Inflation pressure [in cold condition] (driver only)	
Pirelli	Kg/cm ² / 2,0 psi 25,4
Michelin	Kg/cm ² / 1,9 psi 27
Dunlop	Kg/cm ² / 2,0 psi 26,4
Inflation pressure [in cold condition] (with passenger)	
Pirelli	Kg/cm ² / 2,1 psi 27,9
Michelin	Kg/cm ² / 2,0 psi 28,4
Dunlop	Kg/cm ² / 2,1 psi 29,9

Roue avant

Joint de la roue en collage léger à los rayons. Disposer le joint de roue sur l'ouïe qui est au côté gauche du moyeu de la roue (MFO 2)	
Marque	MARCHESIN
Dimensions	7,75x17"
Produit: producteur et type	Pirelli ZR 17 - M97 SPORT-T
Dimensions	100x80x17"
or	
Producteur et type	Michelin 7R 17 HI - SPORT-T 110x70x17"
Dimensions	
or	
Producteur et type	Dunlop DK 17 - SPORT MAX II 110x70x17"
Dimensions	
Pression de gonflage (à froid) (conducteur)	
Pirelli	Kg/cm ² / 2,0 psi 23,4
Michelin	Kg/cm ² / 1,9 psi 27
Dunlop	Kg/cm ² / 2,0 psi 26,4
Pression de gonflage (à froid) (conducteur)	
Pirelli	Kg/cm ² / 2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ² / 2,0 psi 28,4
Dunlop	Kg/cm ² / 2,1 psi 29,9

Vorderrad

Leichtmetallfelgen mit einer Speicher-, Klinometerzählerverriegelung links von der Radnabe (MFO 2)	
Marke	MARCHESINI
Abmessungen	2,75x17"
Reifen, Hersteller und Typ	Pirelli ZR 17 - M97 SPORT-T
Abmessungen	100x80x17"
oder	
Hersteller und Typ	Michelin 7R 17 HI - SPORT-T 110x70x17"
Abmessungen	
oder	
Hersteller und Typ	Dunlop DK 17 - SPORT MAX II 110x70x17"
Abmessungen	
Reifen, fiktiver Zustand („kostenloser Zustand“) (Jahre)	
Pirelli	Kg/cm ² / 2,0 psi 25,4
Michelin	Kg/cm ² / 1,9 psi 27
Dunlop	Kg/cm ² / 2,0 psi 26,4



Rueda delantera [en saliente: Zustand] (sin frenos)

Pirelli	Kg/cm ² 2,0 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ² 2,0 psi 29,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9

Rueda delantera

Aro rueda al pliegue o tres radios. Dispositivo de recorrido del cuero silenciosos sobre el buje, zócalo del eje rueda [M10x2]

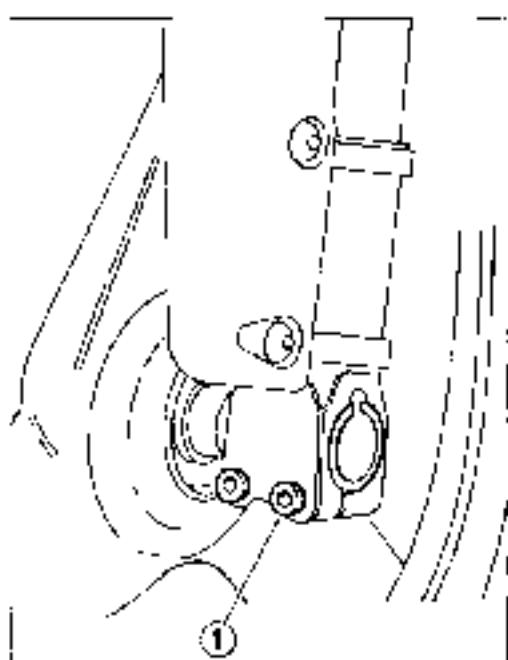
Marco	MARCHES NI
Dimensiones	2,75x17"
Número de radios y tipo	Pirelli 7R 17 MP7 SPORT
Dimensiones.....	100x80x17"

Marco y tipo	Michelin 7R 17 HI - SPORT
Dimensiones.....	110x70x17"

Marco y tipo	Dunlop TR 17 SPOR MAX I.
Dimensiones.....	110x70x17"

Presión de llenado [en fábrica conducto]	
Pirelli.....	Kg/cm ² 2,0 psi 28,4
Michelin	Kg/cm ² 1,9 psi 27
Dunlop	Kg/cm ² 2,0 psi 28,4

Presión de llenado [en rueda presurada]	
Pirelli	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ² 2,0 psi 28,4
Dunlop	Kg/cm ² 2,1 psi 29,9



Rimozione ruota anteriore

Posizionare sotto il motore un supporto per avere la ruota sollevata dal terreno e procedere nel modo seguente:

- allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota sui gambi;
- rimuovere il dado (2) con relativo nastri ad il cerchione ruota;
- togliere il cambio contatti brevi [la trasmissione flessibile rimarrà ancorata al cambio], il distanziale destro è a sinistra;
- per il riconneggere ripetere in senso inverso.

Removing front wheel

Place a support under the engine to lift the wheel from the ground proceeding as follows:

- un松螺丝 (1) which block wheel axle on the legs;
 - remove nut (2) with washer and wheel axle;
 - remove the odometer cable, the flexible cable remains fixed on the transmission, the right spacer and the wheel.
- To reassemble, reverse operations.

Enlèvement de la roue avant

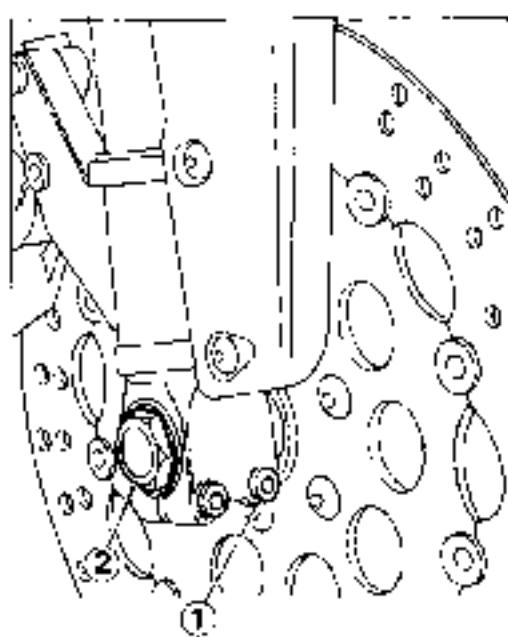
Placer un support au dessous du moteur pour soulever la roue et opérer comme suit:

- desserrer les vis (1) qui bloquent le boulon de la roue sur les pieds;
 - enlever l'écrou (2), la rondelle et l'axe de roue;
 - enlever le câble du compteur kilométrique. [Le câble flexible demeure fixé sur la transmission, le séparateur droit et la roue].
- Pour l'assemblage, répéter en sens inverse.

Entfernung des Vorderrades

Die Stütze unter den Motor stellen und die Vorderräder anheben, danach wie folgt vorgehen:

- die Schrauben (1) abschrauben, die den Radzapfen an den Beinen festhalten;
 - Die Mutter (2) samt entsprechender Unterlegscheibe und Radzapfen entfernen.
- Vorlage des Kilometerzählers [je ein biegsamem Winkel wird am Verteilgelede verankert, aber], rechtes Distanzstück und Rad entfernen.
- Zum Anbringen ist in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

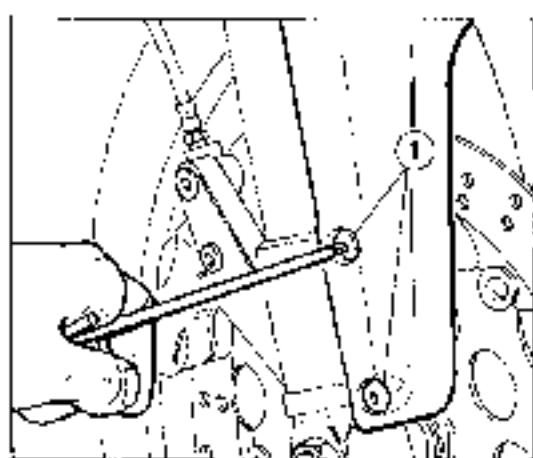


Remoción rueda delantera

Posicionar debajo del motor un soporte a fin de que la rueda quede elevada de suelo y luego proceder de la siguiente forma:

- aflojar los tornillos (1) que bloquean el perno de la rueda en los pies;
 - quitar la tuerca (2) con su correspondiente rosca y el perno de la rueda;
 - quitar la transmisión velocidad corta [la transmisión flexible quedará atada a la transmisión], e separar el separador derecho y la rueda.
- Para volver a montar sigue estos mismos pasos en sentido inverso.





Stacco forcella anteriore

Posizionare il supporto sotto al motore in modo da riportare la ruota anteriore sollevata dal suolo; operando come segue:

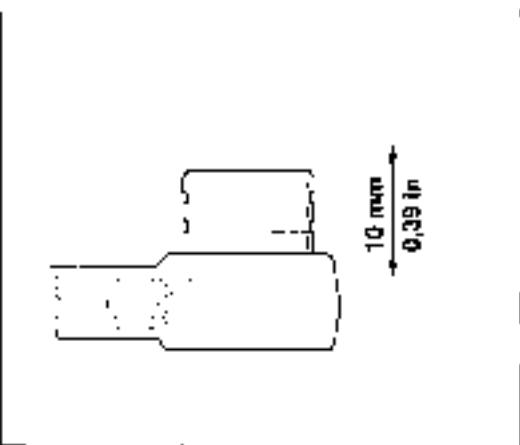
- rimuovere la ruota anteriore nel modo descritto in paragrafo "Rimozione ruota anteriore";
- rimuovere l'ammortizzatore di sterzo (MITO Racing) nel modo descritto nel paragrafo "Sostituzione ammortizzatore di sterzo";
- svitare le quattro viti [1] che fissano i parallelogrammi inferiori ai gomiti delle forcelle;
- estrarre le due viti [2], che fissano e ancorano conica alla testa di sterzo e le quattro [3] eliche di sterzo;

Quando si procede a riamontaggio posizionare gli steli a c. 10 mm sopra al piano orario di sterzo (vedi figura).

Removing the front forks

Place a support under the engine so that the front wheel is raised from the ground; operating as follows:

- remove the front wheel following the instructions in the section "Removing the front wheel";
 - remove steering damper (MITO Racing) as described in paragraph "Replacing steering damper";
 - loosen the 4 screws [1] fixing front fork lower to the fork legs;
 - release the two screws [2] fastening each tube to the steering head and the four screws [3] to the steering base;
 - extract the fork legs.
- During reassembly, position the fork legs 0.39 in. over the steering head surface (see figure).



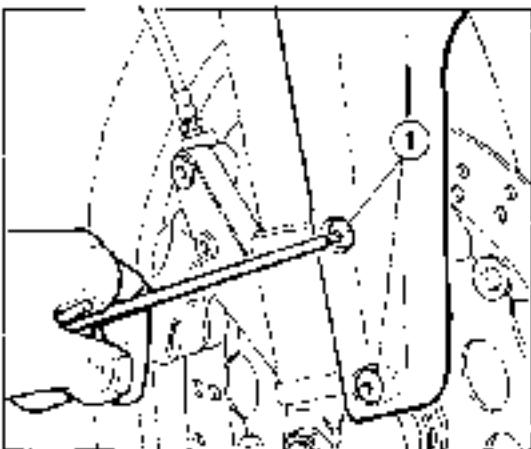


Démontage de la fourche avant

Placer un support sous le moteur du façon à soulever la roue avant de so; poser comme suit:

- tenir la roue avant en suivant les instructions ci-dessous dans le paragraphe "Démontage de la roue avant".
- élever le "train direction" (MITO Racing) d'après le paragraphe "Enlèvement du train direction".
- desserrer les 4 vis [1] fixant le garde-boue avant aux tiges feuille.
- desserrer les deux vis [2] qui fixent chaque roue à la tête de direction et les quatre vis [3] de fixation à la base de la direction.
- extraire les tiges.

Pendant le démontage, placer les tiges 10 mm au dessus de la surface de la tête direction (voir figure).

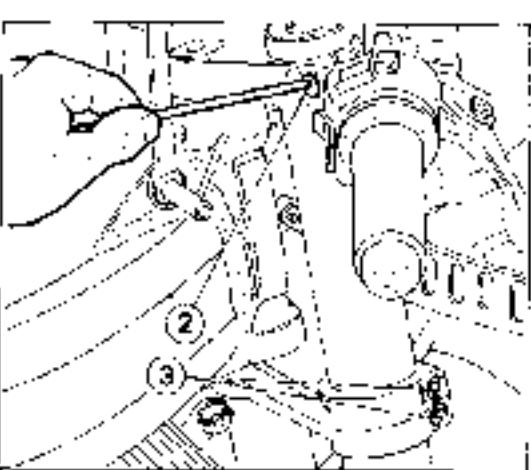


Abmontieren der Vorderrad

Unter dem Motor einen Support einsetzen, so dass das Vorderrad vom Boden angehoben ist, dann wie folgt zu verfahren:

- das Vorderrad wie → Absatz "Abmontieren des Vorderrads" beschrieben abnehmen;
- den Lenkungsschokodämpfer (MITO Racing) entfernen, wie im Absatz "Entfernung des Lenkungsschokodämpfers" beschrieben;
- die vier Schrauben [1] abschrauben, die den vorderen Kellflügel an den Guss schenken befestigen;
- die vorderen Schrauben [2], mit denen jedes Rad am Lenkkopf befestigt ist, um die vier Schrauben [3] unten an der Lenkung lösen;
- die Stangen herausziehen.

Während des Widerzurammenbaues, alle Stangen 0 mm auf dem Dorne des Lenkkopfes legen (siehe Abb.).

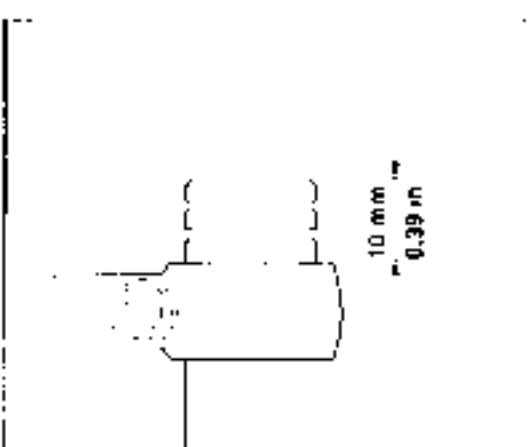


Retención horquilla delantera

Introducir un soporte por debajo del motor de manera que la rueda delantera quede levitada del suelo; luego, siga este:

- sacar la rueda delantera como se describe en el capítulo "Retención de la rueda delantera";
- removiendo el eje de rueda de viento (MITO Racing), como se describe en el parágrafo "Remoción del eje de rueda";
- sacar las cuatro tornillos [1], que fijan el guardabarros delantero en las juntas de la rueda delantera;
- sacar los dos tornillos [2], que sujetan cada tija a la cabeza de la dirección y los cuatro [3] en la base de la dirección;
- sacar los estriados.

Cuando se vaya a montar, colocar los estriados a 10 mm por encima de la superficie de la cabeza de la dirección (ver a figura).



10 mm
0 mm



Revisione forcello anteriore.

Per verificare che la forcella anteriore sia in buone condizioni e funziona correttamente:

Salendo l'upper pivot, dovrà sentire un abietto incremento di tensione dell'elica. In questo caso si deve controllare:

A) Nuova posizione girella segnale d'arrivo:

è necessario che il forcellone debba ruotare al massimo di circa 45 gradi, senza alcuna resistenza e con una certa facilità;

B) Il forcellone deve poter ruotare liberamente intorno all'elica, senza alcuna resistenza o impiego di forza;

C) La forcella deve essere in grado di resistere ad una pressione superiore a quella di 100 kg/cm² per 10 secondi;

D) La forcella deve essere in grado di resistere ad una pressione superiore a quella di 100 kg/cm² per 10 secondi;

E) La forcella deve essere in grado di resistere ad una pressione superiore a quella di 100 kg/cm² per 10 secondi;

Front fork overhauling.

Per eseguire la manutenzione ordinaria del forcellone, è necessario sollevare la forcella anteriore. Per questo:

Prendere una cinghia da sollevamento, fissarla attorno alla parte inferiore della forcella anteriore. Impedire il rotolo;

Non tirare troppo la cinghia;

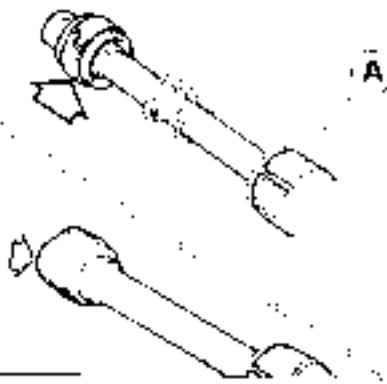
Verificare se tutte le superfici di rotolamento sono pulite e lubrificate con olio di motore. Se non è così, lubrificare con olio di motore.

Controllare se le guarnizioni dei cuscinetti sono in buone condizioni e se non sono danneggiate. Se lo sono, sostituirlle.

Controllare se la forcella anteriore non ha delle deformazioni. Se lo ha, sostituirla.

Controllare se la forcella anteriore non ha delle deformazioni. Se lo ha, sostituirla.

Controllare se la forcella anteriore non ha delle deformazioni. Se lo ha, sostituirla.





MITO 2

MITO Racing



Sospensione posteriore

A l'oscillante oscillante con monoblocco zattero, diaframma. Il perno del forcellone e l'asta, attorniato al forcellone e ruota sia nelle camere di tenuta dei forni che nelle a variazione del businato molare: questo sistema conferisce al mezzo maggiore solidità. L'oscillazione, guidata da un sistema di biechi ed azione progressiva (SOFT DAMP), è provvista di regolazioni del carico in funzione del peso trasportato e del tipo di terreno (MITO 2 e MITO Racing) e di gruppi di regolazione del freno idraulico in compressione ed estensione (MITO Racing).

Rear suspension

Rear swinging fork with hydrolic single damper. The fork pin is fixed sideways to the frame and wheel, both in the fork bearings and in the single crowned bearings. This system gives the motorcycle a better stiffness. The crown, driven through a system of links with progressive action (SOFT DAMP), is provided with spring pre-load adjustment according to the weight carried and to the type of ground (MITO 2 and MITO Racing), and compression and extension groups of hydraulic brake (MITO Racing).

Suspension arrière

A fourche oscillante avec monoblocco hydraulique. Le pivot de la fourche arrière est fixé latéralement au châssis et comme soit dans les roulements de la fourche soit dans les courroies en corde molle: ce système permet une plus grande solidité. L'oscillation, guidée par un dispositif de bielles à action progressive (SOFT DAMP), est pourvue de réglages de précontrainte en fonction du poids transporté et du type de terrain (MITO 2 et M. O. Racing) et des groupes de réglage du frein hydraulique en compression et en extension (MITO Racing).

Hintere Aufhängung

Schwinggabel mit hydraulischen Monostossdämpfern. Der Gribelzettel ist seitlich am Rahmen und am Rad, sowohl in den Gelenken als auch in den Lagerbuchsen des Motorblattes, befestigt; dieses System verleiht dem Fahrzeug größere Stabilität. Die Schwingung, geleitet durch ein System von Hebeln mit steigender Wirkung (SOFT DAMP), ist mit einer Regulierung der Federbeaufspannung in Abhängigkeit des zu transportierenden Gewichts und des Geländeartes versehen (MITO 2 und MITO Racing) und hat Gruppen für hydraulische Bremsen in Einholung und Ausdehnung (MITO Racing).

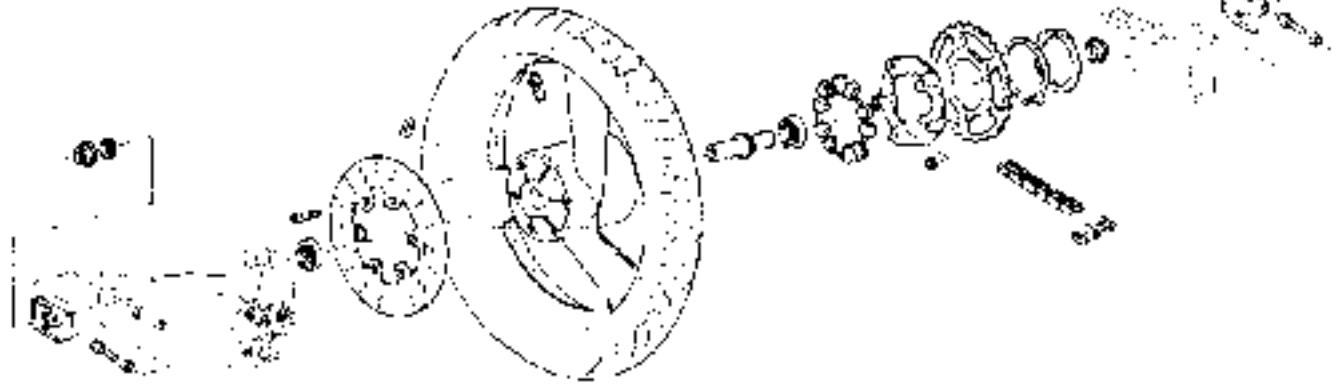
Suspension trasera

Co il horquilla oscilante con monobloque hidráulico. El perno de la horquilla está fijado lateralmente al bastidor y gira en las roscas de la horquilla y en los cojinetes de variación de la parte del motor; este sistema confiere una mayor rigidez. El oscilador, guiado por un sistema de bielas con acción progresiva (SOFT DAMP), está provisto con regulaciones de la pre-carga del resorte en función del peso transportado y del tipo de terreno (MITO 2 y MITO Racing) y de grupos de ajuste del freno hidráulico en compresión y extensión (MITO Racing).





MITO 2



Ruota posteriore

Cerchio ruota in lega leggera a tre razze. Foro strappi di assorbimento.

Marca	.....	MARCHESSINI
Dimensione [MITO 2] .....	.....	4,00" x 17"
[MITO Racing] .....	.....	3,50" x 17"
Pneumatico, marca e tipo .....	.....	Pirelli 7R 17 MPZ SPORT T
Dimensioni	.....	130x60x17"
ripporto	.....
Marca e tipo	.....	Michelin ZR 17 HI SPORT T
Dimensioni .....	.....	150x60x17"
ripporto	.....
Marca e tipo	.....	Dunlop TR 17 - SPORT MAX TL
Dimensioni .....	.....	150x60x17"
Flessione d'gomigliaggio o freddo (con solo pilota)	.....
Pirelli	Kg/cm ²	2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ²	2,0 psi 28,4
Dunlop	Kg/cm ²	2,1 psi 29,9
Pressione di gonfiaggio o freno (con passeggero)	.....
Pirelli	Kg/cm ²	2,3 psi 32,7
Michelin	Kg/cm ²	2,2 psi 31,3
Dunlop	Kg/cm ²	2,3 psi 32,7

Rear wheel

Three-spoke light alloy wheel rim. Damping flexible coupling.

Marca	.....	MARCHESSINI
Dimensione [MITO 2] .....	.....	4,00" x 17"
[MITO Racing] .....	.....	3,50" x 17"
Type, manufacturer and type .....	.....	Pirelli 7R 17 MPZ SPORT T
Dimensions .....	.....	150x60x17"
ripporto	.....
Manufacturer and type .....	.....	Michelin ZR 17 HI SPORT T
Dimensions .....	.....	150x60x17"
ripporto	.....
Manufacturer and type .....	.....	Dunlop TR 17 - SPORT MAX TL
Dimensions .....	.....	150x60x17"
inflection pressure (in cold condition) [Driver only]	.....
Pirelli	Kg/cm ²	2,1 psi 29,9
Michelin	Kg/cm ²	2,0 psi 28,4
Dunlop	Kg/cm ²	2,1 psi 29,9
inflection pressure (in cold condition) [with passenger]	.....
Pirelli	Kg/cm ²	2,3 psi 32,7
Michelin	Kg/cm ²	2,2 psi 31,3
Dunlop	Kg/cm ²	2,3 psi 32,7

SUSPENSIONS ET ROUES
AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
SUSPENSIONES Y RUEDAS



Roue arrière

Tire de la roue en alliage léger à trois rayons. Pièce usinée, échappement	MARCHESSINI
Marque	
Dimensions (MTO 2) (MTO Racing)	6,00 x 17" / 5,50 x 17"
Pneu, producteur et type	Pirelli ZR 17 - SP2 SPORT T
Dimensions	150x60x17"
ou	
Producteur et type	Michelin ZR 17 TL - SPORT TL
Dimensions	150x60x17"
ou	
Producteur et type	Dunlop TL 17 - SPORT MAX TL
Dimensions	150x60x17"
Pression de gonflage (à froid) (conducteur)	Kg/cm² 2,1 psi 29,9
Pirelli	Kg/cm² 2,0 psi 28,4
Michelin	Kg/cm² 2,1 psi 29,9
Dunlop	
Pression de gonflage (à froid) (avec passager)	Kg/cm² 2,3 psi 32,7
Pirelli	Kg/cm² 2,2 psi 31,3
Michelin	Kg/cm² 2,3 psi 32,7
Dunlop	

Hinterrad

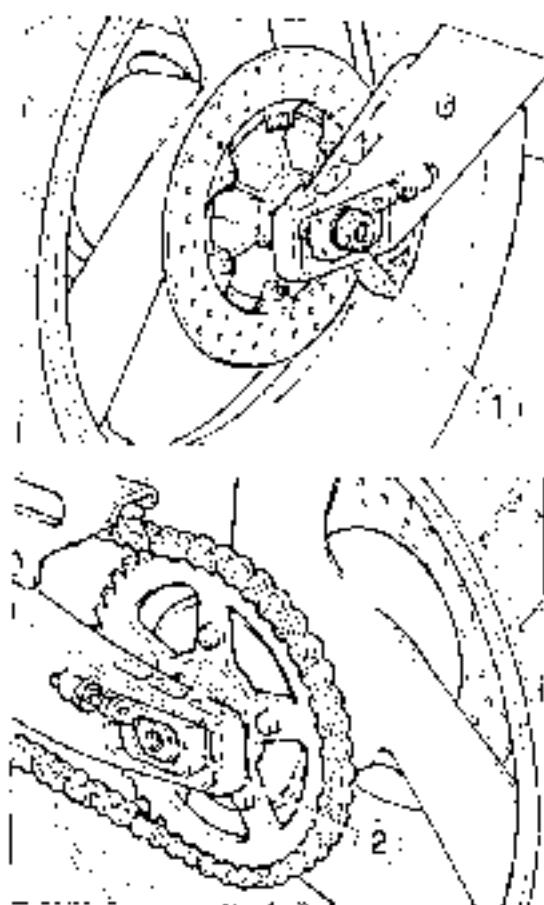
Leichtmetallfelgen mit drei Speichen. Gummidämpfer	MARCHESSINI
Marke	4,00 x 17"
Anmerkungen (MTO 2) (MTO Racing)	3,50 x 17"
Reifen, Hersteller und Typ	Pirelli ZR 17 - SP2 SPORT T
Anmerkungen	150x60x17"
oder	
Hersteller und Typ	Michelin ZR 17 TL - SPORT TL
Anmerkungen	150x60x17"
oder	
Hersteller und Typ	Dunlop TL 17 - SPORT MAX TL
Anmerkungen	150x60x17"
Reifendruck (in kaltem Zustand) (fahrend)	Kg/cm² 2,1 psi 29,9
Pirelli	Kg/cm² 2,0 psi 28,4
Michelin	Kg/cm² 2,1 psi 29,9
Dunlop	
Reifendruck (in kaltem Zustand) (mit Fahrgas)	Kg/cm² 2,3 psi 32,7
Pirelli	Kg/cm² 2,2 psi 31,3
Michelin	Kg/cm² 2,3 psi 32,7
Dunlop	

Rueda trasera

Arco rueda en aluminio a tres radios. Articulación eje de absorción	MARCESSINI
Marca	4,00 x 17"
Dimensiones (MTO 2) (MTO Racing)	3,50 x 17"
Neumático, marca y tipo	Pirelli ZR 17 - SP2 SPORT T
Dimensiones	150x60x17"
ou	
Marca y tipo	Michelin ZR 17 TL - SPORT TL
Dimensiones	150x60x17"
ou	
Marca y tipo	Dunlop TL 17 - SPORT MAX TL
Dimensiones	150x60x17"
Pression de gonflage (en froid) (conducteur)	Kg/cm² 2,1 ps 29,9
Pirelli	Kg/cm² 2,0 ps 28,4
Michelin	Kg/cm² 2,1 ps 29,9
Dunlop	
Pression de gonflage (en froid) (avec passager)	Kg/cm² 2,3 ps 32,7
Pirelli	Kg/cm² 2,2 ps 31,3
Michelin	Kg/cm² 2,3 ps 32,7
Dunlop	

SOSPENSIONI E RUOTE SUSPENSIONS AND WHEELS SUSPENSIONS ET ROUES AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER SUSPENSIONES Y RUEDAS

101



Stacco ruota posteriore.

Per estrarre la ruota posteriore occorre sollevare il veicolo e rimuovere la gomma.

Indietro, girare l'elica del freno con il braccio per aprire la pinza del freno.

Staccare la ruota dallo schema di rotazione.

Per estrarre la ruota posteriore occorre sollevare il veicolo e rimuovere la gomma.

Rear wheel removal.

With the vehicle raised, remove the rear tire and the shock absorber.

Turn the rear disc brake caliper with the lever.

Remove the rear wheel from the rotation scheme.

To remove the rear wheel, raise the vehicle and remove the tire.

Démontage de la roue arrière.

Levante el vehículo para sacar la rueda trasera y la suspensión trasera.

Apri la pinza del freno girando la maneta.

Retirar la rueda trasera del esquema de rotación.

Para sacar la rueda trasera, levante el vehículo y retire la llanta.

Ausbauen des Hinterrads.

Um das Hinterrad zu entnehmen, muss der Radreifen und die hintere Stoßdämpfer abmontiert werden.

Die Bremssättel müssen mit dem Hebel geöffnet werden.

Das Hinterrad aus dem Drehzyklus trennen.

Um das Hinterrad zu entnehmen, muss der Radreifen abmontiert werden.

Per entfernen die hintere Radreifen und den hinteren Stoßdämpfer.

Desenganche rueda posterior.

Para extraer la rueda trasera, levantar el vehículo y quitar la llanta y la suspensión trasera.

Apri la pinza del freno girando la maneta.

Retirar la rueda trasera del esquema de rotación.

Para extraer la rueda trasera, levantar el vehículo y quitar la llanta.

Per estrarre la ruota posteriore occorre sollevare il veicolo e rimuovere la gomma.



Revisione ruota anteriore e posteriore.

- L'auto deve essere sollevata al massimo possibile per eseguire la revisione dei cuscinetti.
- I cuscinetti vengono rimossi con una chiave a braccio e vengono sostituiti con nuovi.
- I nuovi cuscinetti vengono fissati con una chiave a braccio.
- I nuovi cuscinetti vengono fissati con una chiave a braccio.
- I nuovi cuscinetti vengono fissati con una chiave a braccio.
- I nuovi cuscinetti vengono fissati con una chiave a braccio.

I cuscinetti rimossi non devono essere riammuntati.

I nuovi cuscinetti non devono essere riammuntati. I nuovi cuscinetti sono già lubrificati con lubrificante ad alto contenuto di grasso. Il lubrificante appena applicato non è sufficiente per lubrificare i cuscinetti. I nuovi cuscinetti vengono lubrificati con lubrificante ad alto contenuto di grasso.

Dopo ogni intervento sulle ruote è consigliabile provvedere alla loro equilibratura.

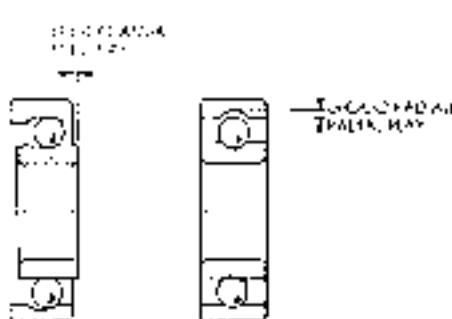
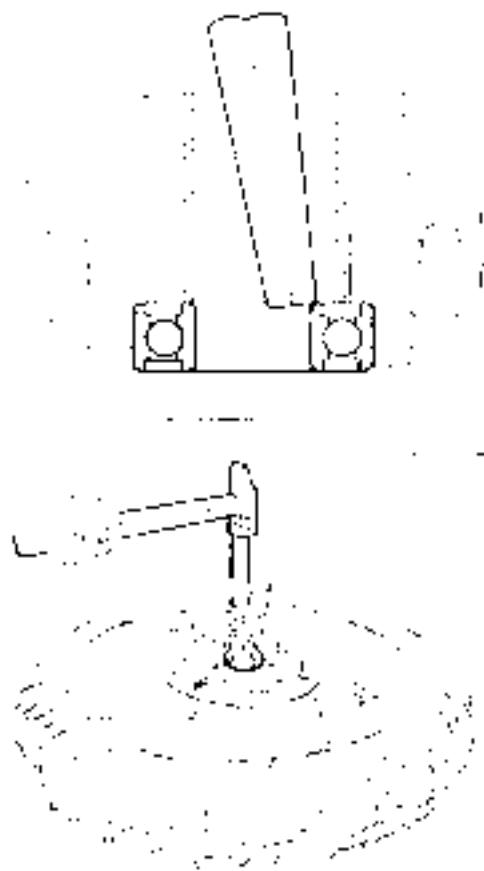
Front and rear wheel overhauling.

- L'auto deve essere sollevata al massimo possibile per eseguire la revisione dei cuscinetti.
- I nuovi cuscinetti vengono fissati con una chiave a braccio.
- I nuovi cuscinetti vengono fissati con una chiave a braccio.
- I nuovi cuscinetti vengono fissati con una chiave a braccio.
- I nuovi cuscinetti vengono fissati con una chiave a braccio.
- I nuovi cuscinetti vengono fissati con una chiave a braccio.

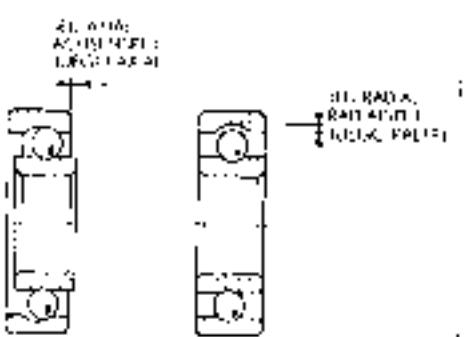
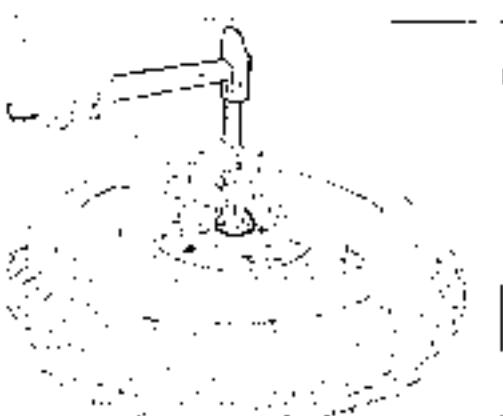
Removed bearings must not be reassembled.

I nuovi cuscinetti non devono essere riammuntati. I nuovi cuscinetti sono già lubrificati con lubrificante ad alto contenuto di grasso. Il lubrificante appena applicato non è sufficiente per lubrificare i cuscinetti. I nuovi cuscinetti vengono lubrificati con lubrificante ad alto contenuto di grasso.

After every intervention on wheels their balancing is advisable



SUSPENSIONS ET ROUES AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER SUSPENSIONES Y RUEDAS



Révision roue avant et arrière.

Sur les deux roues avant et arrière, il faut faire une vérification des roulements après tout travail effectué sur les roues.

Si le roulement est démonté, il ne doit pas être remonté dans la roue.

C'est pourquoi il faut faire faire une révision de l'équilibrage de la roue à un garage spécialisé.

Il faut également faire faire une révision de l'équilibrage de la roue à un garage spécialisé.

Il faut faire faire une révision de l'équilibrage de la roue à un garage spécialisé.

- Les roulements enlevés ne doivent pas être installés de nouveau.

Il faut faire faire une révision de l'équilibrage de la roue à un garage spécialisé. C'est pourquoi il faut faire faire une révision de l'équilibrage de la roue à un garage spécialisé.

Il faut faire faire une révision de l'équilibrage de la roue à un garage spécialisé.

- Après chaque intervention sur les roues il faudra effectuer leur équilibrage.

Überholung des vorderen und hinteren Rods.

Die Überholung der vorderen und hinteren Rods ist eine Arbeit, die nur von einem Facharbeiter ausgeführt werden darf. Es ist nicht erlaubt, die Rods zu überholen, ohne dass sie abgenommen werden.

Es ist nicht erlaubt, die Rods zu überholen, ohne dass sie abgenommen werden.

Es ist nicht erlaubt, die Rods zu überholen, ohne dass sie abgenommen werden.

Es ist nicht erlaubt, die Rods zu überholen, ohne dass sie abgenommen werden.

- Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingesetzt werden.

Die herausgenommenen Lager müssen nie wieder eingesetzt werden. Es ist nicht erlaubt, die Rods zu überholen, ohne dass sie abgenommen werden. Es ist nicht erlaubt, die Rods zu überholen, ohne dass sie abgenommen werden. Es ist nicht erlaubt, die Rods zu überholen, ohne dass sie abgenommen werden. Es ist nicht erlaubt, die Rods zu überholen, ohne dass sie abgenommen werden.

- Bei jeder Demontage der Räder müssen sie ausgewuchtet werden.

Révision roue delantera y trasera.

Se debe revisar la rueda delantera y trasera para ver si hay que cambiar los cojinetes.

Si el cojinete se ha quitado, no debe ser montado de nuevo.

Para ello, se debe enviar la rueda al taller para que la rueda sea equilibrada.

El taller debe comprobar el eje de la rueda para ver si hay que cambiar los cojinetes.

Si el cojinete se ha quitado, no debe ser montado de nuevo.

Si el cojinete se ha quitado, no debe ser montado de nuevo.

- Los cojinetes que se han quitado no deben remontarse.

Si el cojinete se ha quitado, no debe ser montado de nuevo. Si el cojinete se ha quitado, no debe ser montado de nuevo. Si el cojinete se ha quitado, no debe ser montado de nuevo. Si el cojinete se ha quitado, no debe ser montado de nuevo. Si el cojinete se ha quitado, no debe ser montado de nuevo. Si el cojinete se ha quitado, no debe ser montado de nuevo.

- Despues de cada operación en las ruedas, equilibrarlos.

SOSPENSIONI E RUOTE
SUSPENSIONS AND WHEELS
SUSPENSIONS ET ROUES
AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
SUSPENSIONES Y RUEDAS



Revisione biella e bilanciere sospensione posteriore.

Per la revisione delle bielle e del bilanciere sospensione posteriore si deve sollevare il veicolo e rimuovere la ruota posteriore. Dopo aver tolto il bilanciere, si deve rimuovere la cerniera di collegamento della biella con il bilanciere. Per questo si deve sollevare la testa della biella e rimuovere la vite di fissaggio della cerniera. Si deve quindi rimuovere la cerniera di collegamento della biella con il bilanciere.



Overhauling of the connecting rod and of the rear suspension rocker arm.

For the overhaul of the connecting rod and of the rear suspension rocker arm, the vehicle must be raised and the rear wheel removed. After removing the rocker arm, the connecting rod must be disconnected from the rocker arm.

For this purpose, the head of the connecting rod must be lifted and the bolt holding the connecting rod joint removed. Then the connecting rod joint must be disconnected from the rocker arm.

Révision de la bielle et du culbuteur de suspension postérieure.

Pour la révision des bielles et du culbuteur de suspension postérieure, il faut soulever le véhicule et enlever la roue arrière. Après avoir enlevé le culbuteur, il faut enlever la charnière de la bielle au culbuteur. Pour ce faire, il faut soulever la tête de la bielle et enlever la vis de fixation de la charnière. Il faut ensuite enlever la charnière de la bielle au culbuteur.



Überholung der Pleuelstange und des Kipphabels der hinteren Aufhängung.

Zum Überholen der Pleuelstange und des Kipphabels der hinteren Aufhängung muss das Fahrzeug angehoben und die Hinterrad entfernt werden.

Zur Entfernung der Pleuelstange vom Kipphabell muss die Pleuelstange gehoben und die Schraube, die die Pleuelstange am Kipphabell hält, abgedreht werden. Anschließend muss die Pleuelstange vom Kipphabell getrennt werden.

Revisión biela y bilancin suspensión posterior.

Para la revisión de la biela y del bilancin de la suspensión posterior, el vehículo debe ser levantado y la rueda trasera removida. Una vez quitado el bilancin, se debe desmontar la articulación de la biela con el bilancin.

Para ello, se debe levantar la parte superior de la biela y quitar la viga de fijación de la articulación. Luego, se debe desmontar la articulación de la biela con el bilancin.

SOSPENSIONI E RUOTE SUSPENSIONS AND WHEELS SUSPENSIONS ET ROUES AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER SUSPENSIONES Y RUEDAS



Stacco ammortizzatore posteriore

Posizionare un supporto sotto al motore per poter levare la ruota posteriore sollevata e procedere nel modo seguente.

- con chiave esagonale da 14 mm tenere il dado e svitare la vite (1) di fissaggio inferiore ammortizzato e, sfiduciato, tirare la vite;
- con chiave per esagoni interi da 8 mm svitare la vite di fissaggio superiore, tenendo il dado su lato opposto con chiave esagonale da 14 mm;
- MTC Racing: rimuovere le viti (2) che fissano il supporto del serbatoio ammortizzatore al telaio;
- e rimuovere l'ammortizzatore.

Rear damper removal

Arrange a support under the engine in order to have the rear wheel raised from ground and proceed as follows:

- by means of a 14 mm setscrew wrench, hold the nut and unscrew the lower 1/4 turn screw (1) of the damper; extract his screw;
- with a 8 mm setscrew wrench, unscrew the upper full turn screw, holding the nut on the opposite side with a 14 mm setscrew wrench;
- MTC Racing: remove screw (2) fixing steering damper tank support to frame, remove the damper.

Démontage de l'amortisseur arrière

Mettre un support en dessous de la moto de façon à soulever la roue arrière du sol. Puis, procéder de la façon suivante.

- à l'aide d'une clé hexagonale de - 4 mm , bloquer l'écrou et dévisser la vis (1) de centrage inférieur de l'amortisseur , retirer celle vis;
- avec une clé à douille de 8 mm, dévisser la vis de serrage complète sur un quart l'écrou du côté opposé à l'aidé d'une clé hexagonale de 14 mm,
- MTC Racing : dévisser les vis (2) fixant le support du réservoir d'huile direction au cadre;
- enlever l'amortisseur.

Ausbauen des hinteren Stoßdämpfers

Unter dem Motor aufsetzen, um das Hinterrad vom Boden anzuhoben. Danach wie folgt vorgehen:

- Mit einer 14 mm Innenhexschlüssel die Mutter festhalten und die untere Schraube (1) des Stoßdämpfers lösen. Die Schraube entfernen;
- Mit einem Bremssättelschlüssel die obere Schraube lösen und dabei die Mutter auf der entgegengesetzten Seite mit einem 14 mm Außenhexschlüssel festhalten;
- MTC Racing: die Schrauben (2) losschrauben, die die Stütze des Stoßdämpfers am Rahmen befestigen;
- Den Stoßdämpfer herausnehmen.

Desenganche amortiguadores posteriores

Posicionar un soporte bajo el motor para poder tener la rueda posterior levantada de tierra y proceder en el mismo siguiente:

- con llave hexagonal de 14 mm tener la rueda y desenroscar e tornillo (1) de fijación inferior amortiguador, desenroscar el tornillo;
- con llave para hexagonos interos de 8 mm desenroscar el tornillo de fijación superior, teniendo la tuerca en el lado opuesto con llave hexagonal de 14 mm;
- MTC Racing: retirar las tuercas (2) que fijan el soporte del depósito amortiguador en el bastidor;
- extraer el amortiguador.



Revisione ammortizzatore posteriore

Prima di provare alle sospensioni della molla controllare se l'ingranaggio con cui mettezziere ruotato, e quindi [A] rivelato dovrà essere steso da nel suo luogo.

MITO 2: lunghezza molla [L] standard 187 mm.

MITO Racing: lunghezza molla [L] standard 180 mm.

Allentare le due chiavi [A] fino al punto in cui sarà possibile slacciare senza sollevare la molla.

MITO 2: controllare la lunghezza libera della molla: 200 mm. Limite di servizio 195 mm.

MITO Racing: controllare la lunghezza libera della molla: 190 mm. Limite di servizio 185 mm.

Eseguire le seguenti verifiche:

- controllo lo stato delle selle: non deve presentare danneggiamenti e non deve essere sporco, altrimenti sostituire l'ammortizzatore;

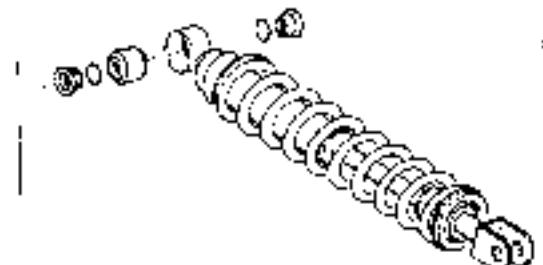
- controllare eventuali pezzi di metallo: se si ritiene corrispondente sostituire l'ammortizzatore;

- comprimendo l'ammortizzatore, se si riscontra un movimento troppo libero nei due sensi (estensione e compressione), significa che le parti interne sono in buona salute e occorre sostituire l'ammortizzatore;

- controllare il grado di usura degli grandi sfere: se non lasciano una traccia regolare.



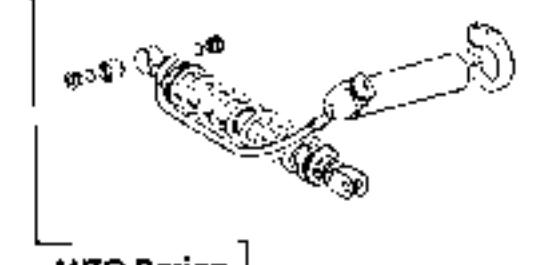
MITO 2



MITO 2



MITO Racing



MITO Racing

L'ammortizzatore contiene gas a pressione e non deve essere aperto per nessun motivo.

Rear damper overhauling

Before removing the spring, check its length with the damper assembled; the value [L] indicated must be restored upon reassembly.

MITO 2: spring standard length [L]: 7.874 in.

MITO Racing: spring standard length [L]: 7.05 in.

Release the two ring nuts [A] until the lower cup can be extracted; extract the ring and the spring.

MITO 2: check the spring free length: 8.262 in. Service limit: 8.070 in.

MITO Racing: check the spring free length: 7.28 in. Service limit: 7.20 in.

Carry out the following checks:

- check the red connections: it must not be damaged or distorted; otherwise replace the damper;

- check any signs of wear: if they are of great extent replace the damper;

- if too much movement is noticed in both the directions (extension and compression) when compressing the damper, this means that the internal parts are worn and the damper must be replaced;

- check the wear state of the big parts: if too much evidence is noticed, they must be replaced.

The damper contains gas under pressure and must not be opened for any reason.

Revision de l'amarisseur arrière

Avant de démonter le ressort, vérifier sa longueur alors que l'amarisseur est assemblé, la valeur [L] indiquée doit être restaurée au montage.

MITO 2: longueur du ressort [L] standard 187 mm.

MITO Racing: longueur du ressort [L] standard 180 mm.

Desserrez les deux boulons [A] jusqu'à ce qu'il soit possible de tirer la couverte intérieure, enlever la couverte et le ressort.

MITO 2: vérifiez la longueur d'extension du ressort: 200 mm et le limite de fonctionnement admissible: 195 mm.

MITO Racing: vérifiez la longueur d'extension du ressort: 190 mm et la longueur de fonctionnement admissible: 185 mm.

Effectuer les contrôles suivants.

- vérifier l'état de la ligne elle ne doit pas être chimee ni enduite, autrement il faut remplacer l'amarisseur;

- vérifier les parties d'usure: elles sont importantes: remplacer l'amarisseur;

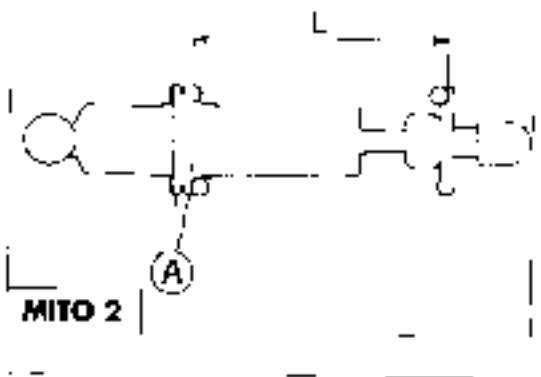
- comprimer l'amarisseur, si le mouvement est trop libre dans les deux sens (extension et compression), cela signifie que les parties internes sont usées et qu'il est nécessaire de remplacer l'amarisseur;

- vérifier le degré d'usure des joints sphériques: si y a trace de suie, les remplacer.

L'amarisseur contient du gaz sous pression. Ne jamais l'ouvrir.



AUFGÄNGUNGEN UND RÄDER SUSPENSIONES Y RUEDAS



Kontrolle des hinteren Stoßdämpfers

Bevor man die Feder austauscht, kontrolliert man die Länge bei eingesetztem Stoßdämpfer. Das erlaubte Maß (L) muß beim Wiedereinbau wiederhergestellt werden.

MITO 2: Standard-Federlänge (L) 187 mm

MITO Racing: Standard-Federlänge (L) 180 mm

Die bei den Nummern (A) solange kein bisschen von den unteren Teller entfernen kann. Teile und Feder entfernen.

MITO 2: Die freie Federlänge kontrollieren: 200 mm. Toleranzgrenze: 195 mm.

MITO Racing: Die freie Federlänge kontrollieren: 190 mm. Toleranzgrenze: 185 mm.

Folgende Kontrollen durchführen:

Der Zustand des Schaltes kontrollieren: Er darf keine Beschädigungen aufweisen und darf nicht verklemmt sein. Andernfalls den Stoßdämpfer auswechseln. Eventuelle O-Ringe kontrollieren. Falls sie abgebaut sind, der Stoßdämpfer auswechseln.

- Falls man beim Zusammenpressen des Stoßdämpfers eine zu freie Bewegung in beide Richtungen (Ausfedern und Hinfedern) feststellt, bedeutet das, daß ein Verschluß drinnen liegt. Der Stoßdämpfer muß ausgetauscht werden.

Den Zustand der Kugelgelenke kontrollieren. Falls sie ein zu großes Spiel aufweisen, muß man sie auswechseln.

Der Stoßdämpfer enthält Druckgas und darf auf keinen Fall geöffnet werden.

Revisión amortiguador posterior

Antes de proceder a la remoción del resorte controlar el largo con amortiguador montado, la altura (L), relevante debajo ser restablecida en el montaje.

MITO 2: longitud resorte (L) standard 187 mm

MITO Racing: longitud resorte (L) standard 180 mm

Allojar las dos arandinas (A) hasta el punto en que será posible deshilar o separar el muelle inferior, deslizar el soporte hacia el resorte.

MITO 2: controlar la longitud libre de resorte: 200 mm. Límite de servicio: 195 mm.

MITO Racing: controlar la longitud libre del resorte: 190 mm. Límite de servicio: 185 mm.

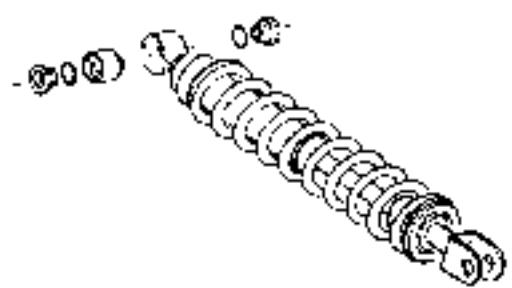
Seguir los siguientes pasos:
comprobar el resorte de la parte: no debe presentar daños y no debe estar torcido, dañado o perder su amortiguador;

- controlar eventuales pérdidas de aceite: si es de cantidad considerable, sustituir el anillo junta;

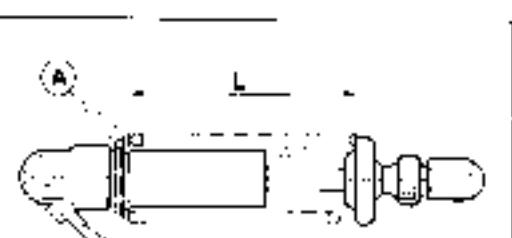
- comprimirendo e伸展iendo: si se comprime un momento muy libre en los dos sentidos (extensión y compresión), significa que los pernos internos están desgastados y hay que sustituir el amortiguador;

controlar el estado de desgasificación de los cilindros salientes: si manifiestan juego excesivo, sustituirlos.

El amortiguador contiene gas a presión y no debe ser abierto por ningún motivo.



MITO 2



MITO Racing



El amortiguador contiene gas a presión y no debe ser abierto por ningún motivo.



MITO Racing



Implante frenante.

Este sistema de freno es un sistema de freno independiente que se activa cuando el conductor presiona el pedal de freno. Los frenos están compuestos por un sistema hidráulico que actúa sobre los discos de freno. La fuerza de frenado es proporcionada por la presión hidráulica.

- 1. Freno de estacionamiento
- 2. Freno de emergencia
- 3. Freno de servicio
- 4. Freno de estacionamiento
- 5. Sistema de freno hidráulico

- 6. Freno de estacionamiento
- 7. Freno de estacionamiento
- 8. Freno de servicio
- 9. Freno de estacionamiento
- 10. Sistema de freno hidráulico

Braking system.

This braking system is an independent braking system. It is activated when the driver presses the brake pedal. The brakes consist of a hydraulic system that acts on the brake discs. Braking force is provided by hydraulic pressure.

- 1. Handbrake
- 2. Emergency brake
- 3. Service brake
- 4. Handbrake
- 5. Hydraulic braking system

- 6. Handbrake
- 7. Handbrake
- 8. Handbrake
- 9. Handbrake
- 10. Handbrake

Système de freinage.

Ce système de freinage est un système de freinage indépendant. Il est activé lorsque le conducteur appuie sur le pédalier de frein. Les freins sont composés d'un système hydraulique qui agit sur les disques de frein. La force de freinage est fournie par la pression hydraulique.

- 1. Frein à main
- 2. Frein d'urgence
- 3. Frein de service
- 4. Frein à main
- 5. Système de freinage hydraulique

- 6. Frein à main
- 7. Frein à main
- 8. Frein à main
- 9. Frein à main
- 10. Système de freinage hydraulique

Bremssystem.

Das Bremsensystem ist ein selbständiges Bremsensystem. Es wird aktiviert, wenn der Fahrer den Bremspedal drückt. Die Bremsen bestehen aus einem hydraulischen System, das auf die Bremsscheiben einwirkt. Die Bremskraft wird durch hydraulische Druck erzeugt.

- 1. Handbremse
- 2. Notbremse
- 3. Betriebsbremse
- 4. Handbremse
- 5. Hydraulisches Bremsensystem

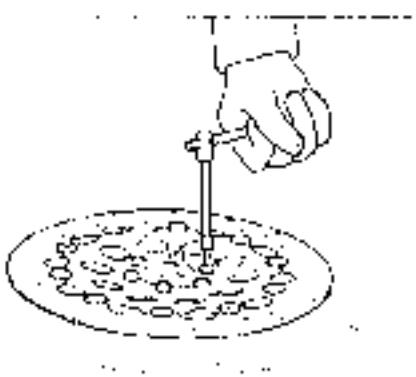
- 6. Handbremse
- 7. Handbremse
- 8. Handbremse
- 9. Handbremse
- 10. Hydraulisches Bremsensystem

Instalación frenante.

Este sistema de freno es un sistema de freno independiente que se activa cuando el conductor presiona el pedal de freno. Los frenos están compuestos por un sistema hidráulico que actúa sobre los discos de freno. La fuerza de frenado es proporcionada por la presión hidráulica.

- 1. Freno de estacionamiento
- 2. Freno de emergencia
- 3. Freno de servicio
- 4. Freno de estacionamiento
- 5. Sistema de freno hidráulico

- 6. Freno de estacionamiento
- 7. Freno de emergencia
- 8. Freno de servicio
- 9. Freno de estacionamiento
- 10. Sistema de freno hidráulico



Master cylinder

Dischi freno.

Le ruote anteriori sono dotate di freni a disco, mentre le ruote posteriori hanno i freni a tamburo. I dischi dei freni anteriori sono dimensionati con un diametro di 300 mm e una spessore minimo di 10 mm. Il diametro del tamburo dei freni posteriori è di 190 mm e la spessore minimo è di 10 mm. I dischi dei freni anteriori sono composti da acciaio e dalla ceramica, mentre i tamburi dei freni posteriori sono composti da acciaio e da ghisa.

Per la pulizia dei dischi dei freni anteriori si consiglia di utilizzare una spugna di cotone o una spugna di gomma, mentre per i tamburi dei freni posteriori si consiglia di utilizzare una spugna di cotone. Non utilizzare mai solventi chimici per pulire i dischi dei freni anteriori, perché possono danneggiare la ceramica. I dischi dei freni anteriori sono composti da acciaio e dalla ceramica, mentre i tamburi dei freni posteriori sono composti da acciaio e da ghisa.

Brake discs.

The front wheels have disc brakes, while the rear wheels have drum brakes. The front disc brake diameter is 300 mm and the minimum thickness is 10 mm. The rear drum brake diameter is 190 mm and the minimum thickness is 10 mm. The front disc brakes are made of steel and ceramic, while the rear drum brakes are made of steel and cast iron. The front disc brakes are made of steel and ceramic, while the rear drum brakes are made of steel and cast iron.

To clean the front disc brakes, it is recommended to use a cotton sponge or a rubber sponge, while for the rear drum brakes it is recommended to use a cotton sponge. Never use chemical solvents to clean the front disc brakes, as they can damage the ceramic. The front disc brakes are made of steel and ceramic, while the rear drum brakes are made of steel and cast iron.



Disques de frein.

Les disques de frein sont fabriqués par la firme italienne BREMBO.
Leur diamètre est de 260 mm et leur épaisseur de 15 mm.

Leur épaisseur minimale est de 10 mm.
Les deux disques sont équipés d'un système de freinage à énergie récupérée.

Le système de freinage à énergie récupérée fonctionne lorsque le véhicule ralentit.

Il utilise les freins pour convertir l'énergie cinétique en énergie électrique qui est stockée dans une batterie.

Le système de freinage à énergie récupérée fonctionne lorsque le véhicule ralentit.

Il utilise les freins pour convertir l'énergie cinétique en énergie électrique.

Le système de freinage à énergie récupérée fonctionne lorsque le véhicule ralentit.

Il utilise les freins pour convertir l'énergie cinétique en énergie électrique.

Bremsscheiben.

Die Bremsscheiben sind aus Stahl und haben eine dicke von 15 mm.
Der Durchmesser der Scheiben ist 260 mm.
Die Scheiben sind mit einem System für die Energiegewinnung ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

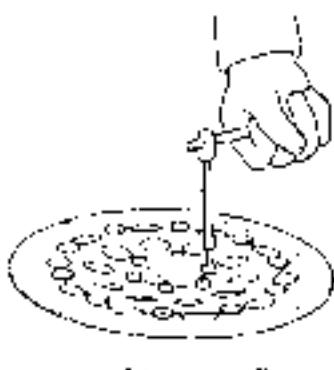
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.

Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.
Die Scheiben sind mit einer Batterie ausgestattet.



Controllo usura e sostituzione postiglie freno

Ogni 3.000 Km è necessario verificare lo stato d'usura delle postiglie freno. In postiglie si consumano quando non sono più visibili le scondatezze e civette sul materiale di attrito. [nella pinza posteriore è necessario rimuovere l'upperchetta d'ispezione postiglie]. In questo caso sostituire la coppia di postiglie riportando nel modo seguente:

FRENTO ANTER. ORE

rimuovere, con un punzono o spina centrale (1), sotto il terzo della pinza, le postiglie usurate;

 E' opportuno, nell'operazione di sostituzione delle postiglie, togliere un po' di fluido, poiché l'arretramento dei pistoncini nei cilindri potrebbe far traboccare il fluido dal serbatoio.

con una leva sovraccarico verso l'interno i pistoncini di spinta e quindi inserire le postiglie nuove;

inserire lo spinotto centrale sino a bloccarlo sulla semipinza esterna.

 **IMPORTANTE** Per un centinaio di Km, è consigliabile agire con cautela sulle postiglie nuove, al fine di permettere un corretto e completo assottigliamento dei materiali d'attrito.

Wear check and replacement of brake pads

Check the wear state of the brake pads every 1.850 m. The pad is worn when the grooves got on the friction material are no more visible [in the rear caliper it is necessary to remove the pad inspection cover]. In this case replace the pad pair as follows:

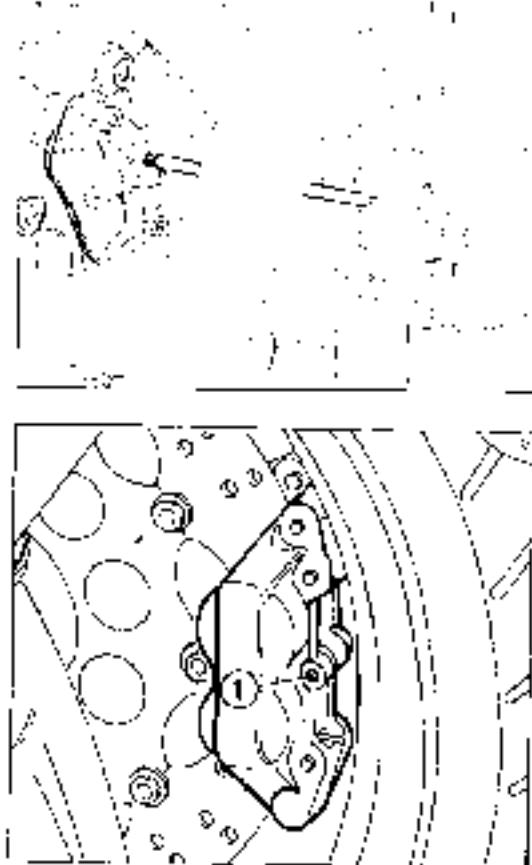
FRENTO BRAKE

- by a punch, remove central pin (1), unscrew the cap;
- extract the worn pads;

 When replacing the pads, it is advisable to remove some fluid, because the fluid could overflow from the tank owing to the back of the plungers in the cylinders.

- with the help of a lever push the plungers inward, then fit the new pads;
- introduce central pin and clamp it on the outside half-caliper;

 **IMPORTANT** For about a hundred km, it is advisable to act cautiously on the new pads, in order to allow a proper and complete settling of friction materials.





Contrôle de l'usure et remplacement des pastilles de frein

Contrôler le degré d'usure des pastilles de frein tous les 3 000 Km. On considère la pastille usée lorsqu'on ne voit plus les marques blanches sur l'intérieur de l'entonnoir (pour l'arrêt arrière, il est nécessaire d'enlever le couvercle de contrôle des pastilles). Pour ce faire, remplacer le porte-pastille de la façon suivante:

FRÉNAGE AVANT

Grâce à un pincet, la goupille centrale [1] sur le côté interne de l'étrier et enlever les pastilles usées.

AVIS On conseille, lors du remplacement des pastilles, d'enlever un peu de liquide, car le recul des pistons dans les cylindres pourrait faire déborder le liquide du réservoir.

avec un évier, pousser vers l'intérieur les pistons de retour et introduire les pastilles neuves. introduire la goupille centrale et la bloquer sur le demi-étrier extérieur.

IMPORTANT - Pendant les premiers cent kilomètres, on conseille de ne pas freiner trop à fond, ceci afin de permettre une bonne adaptation des matériaux de friction.

Verschleißkontrolle und Auswechseln der Bremsbeläge

Alle 3000 km müssen die Bremsbeläge überprüft werden. Die Bremsbeläge sind dann abgenutzt, wenn die Rillen am Reibwerkstoff nicht mehr zu sehen sind (bei hinteren Bremsbelägen muß man den Deckel für die Bremsbelagkontrolle entfernen). In diesem Fall muß man die Bremsbeläge austauschen, wodurch man wie folgt vorgeht:

VORDERRER BREMSE

Grâce à une pince, tirer la tige [1] sur le côté interne de l'étrier et enlever les pastilles usées.

Es empfiehlt sich, beim Auswechseln der Bremsbeläge, etwas Flüssigkeit abzulassen, da infolge der Verschiebung der Kolben in den Zylindern Flüssigkeit aus dem Tank überlaufen könnte.

Maintenir l'Hebel droit et tirer la tige [1] sur le côté interne de l'étrier et enlever les pastilles usées. La tige [1] doit être dégagée pour que l'huile de frein puisse s'écouler, lorsque l'huile est bloquée.

WICHTIG Es empfiehlt sich, die Bremsen während der ersten 100 km behutsam zu betätigen, damit sie sich vollständig einstellen können.

Control desgaste y sustitución pastilla freno

Cada 3 000 Km, es necesario verificar el grado de desgaste de los pastilles de frenos. La pastilla está consumida cuando no son más visibles las marcas recibidas sobre el material de fricción (en el caso de frenos traseros es necesario quitar la tapa). Se inspecciona así: En este caso sustituir la capa de pastillas operando de la forma siguiente:

FRÉNAGE ANTERIOR

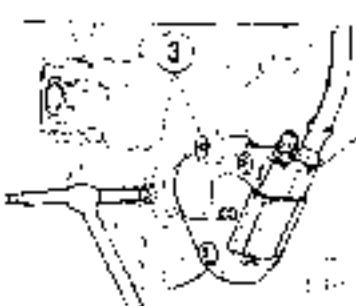
retirar, utilizando un pinza, la tuerca central [1] en la parte interna de la pinza; extraer la pastilla desgastada;

Es oportuno, en la operación de sustitución de la pastilla, quitar un poco de líquido, debido al retroceso de los pistones en los cilindros podría hacer derramar el líquido del tanque.

• con un pinza extraer la tuerca central los pistones de empuje e insertar la pastilla nueva;
• introducir la tuerca central hasta el bloqueo en la semicubierta exterior;

IMPORTANTE - Por unos cien Kilómetros, es aconsejable andar con cuidado con las pastillas nuevas, a fin de permitir un correcto y completo asentamiento de los materiales de fricción.





FRENI - BRAKES

Il sistema di freno è idraulico. Il liquido percorre i tubi

e le cilindri per arrivare

ai tamburi e alla calza.

È consigliabile pulire il liquido ogni anno.

AVVERTENZA: non estrarre la testina del serbatoio.

AVVISO: è opportuno, nell'operazione di sostituzione delle pastiglie, togliere un po' di liquido, poiché l'arrestamento dei pistoni nei cilindri potrebbe far traboccare il liquido dal serbatoio.

Per pulire il liquido si deve usare un detergente neutro e diluita con acqua. Non usare benzina.

Non pulire il serbatoio.

Non pulire i tubi, perché la pulizia deve essere fatta soltanto

dopo aver pulito il serbatoio. Inoltre, se si puliscono i tubi prima di pulire il serbatoio, si spoglierà il serbatoio. Dopo la pulizia del serbatoio, si puliscono i tubi.

SOSTITUZIONE

Per sostituire le pastiglie, si deve estrarre le pastiglie

scavate (fig. 1)

ed inserire le nuove (fig. 2).

Si ricorda che le pastiglie sono disponibili in tre dimensioni.

AVVISO: When replacing the pads, it is advisable to remove some fluid, because the fluid could overflow from the tank owing to the backing of the plungers in the cylinders.

Per estrarre le pastiglie, si deve aprire il serbatoio e staccare il tubo.

Si puliscono i cilindri.

Si puliscono i tubi con una pulizia a pressione (fig. 3).

Si puliscono i cilindri con una pulizia a pressione (fig. 4).





Condela di accensione

In connessione è CHAMPION N84 oppure NGK B95 EGV sul modello e MITO 2 e CHAMPION N825 oppure NGK B95 EGV sul modello MITO Racing; la distanza tra gli elettrodi deve essere: 0,45-0,55 mm.

Pulire lo spazio intorno al cavo del cilindro prima di rimuoverlo.

È utile esaminare il stato della condola subito dopo averla tolta da la sua sede, poiché i depositi e la corrosione dell'isolante sono causa di indiziatori su grado termico della condola, sulla carburazione, sull'accensione e sulla stessa generale del motore.

Prima di procedere al rimontaggio della condola, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi dell'isolante usando uno spazzola metallico.

Applicare grasso graphite sulla filetta della condola e ruotarla a mano fino in fondo, quindi tirare con chiave apposita una ventina di giri di serraggio presenti.

La condola che presenta screpolature o fratture e che abbia gli elettrodi corrotti, deve essere sostituita.

Spark plug

Spark plug type CHAMPION N84 or NGK B95 EGV for M. 10 2 model, and C-CHAMPION N825 or NGK B95 EGV for MITO Racing model, distance between the electrodes must be 0.0177-0.0216 in.

Clean the contacts from the base of the spark plug before removing it from the cylinder.

È molto utile esaminare lo stato della candela subito dopo averla rimossa dal motore visto che i depositi sulle candele provoca varie indicazioni concernente lo stato termico della candela, la carburazione, l'accensione e lo stato generale del motore.

Prima di rimontare la candela, pulire le elettrodi con la spazzola usata per pulire l'isolante.

Applicare un filo graphite proprio alla candela, quindi avvitare la candela con la chiave specifica, con la giusta tensione di serraggio.

Filtri che hanno elettrodi rotti o elettrodi corrotti non vengono utilizzati.

Bougie d'allumage

Bougie type C-CHAMPION N84 ou NGK B95 EGV pour le modèle e MITO 2 et CHAMPION N825 ou NGK B95 EGV pour le modèle MITO Racing; la distance entre les électrodes doit être 0,45-0,55 mm.

Darnoyer la partie extérieure du siège de la bougie et ensuite de la retirer.

Il est conseillé d'examiner le bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la décoloration de l'isolant fournit des renseignements utiles sur le degré thermique de la bougie, sur la carburation, sur l'allumage et sur l'état général du moteur.

Avant de remettre la bougie à sa place, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolation en utilisant une brosse métallique.

Appliquer de la graisse graphite sur le filet de la bougie et visser à fond à la main ensuite, la serrer avec le couple de serrage prescrit et utiliser une clé suédoise.

Les bougies avec l'isolant brisé ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.

Zündkerze

Die Kerze ist CHAMPION N84 oder NGK B95 EGV für Modell M. 10 2 und C-CHAMPION N825 oder NGK B95 EGV für Modell MITO Racing; der Abstand zwischen den Elektroden soll 0,45-0,55 mm betragen.

Den Kerzenbecken reinigen bevor die abgenommen wird.

Es empfiehlt sich die Kerze sofort nach dem Entfernen zu reinigen, um die Anlagen, über und die Färbung der Isolierung Rückel lassen auf das Wärmebild der Kerze und die Vergasung eine Prüfung und das Zünden und das allgemeine Zustand des Motors ermöglichen.

Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Elektroden und die Isolierung gründlich mit Hilfe eines Metallborste reinigen.

Das Kerzengewinde mit Graphit fett schmieren und die Kerze ganz anschrauben und schliesslich mit Hilfe eines Schlüssels mit einem vorgeschriebenen Anzugsmoment anschrauben.

Bei Rissen an der Isolierung bzw. bei Kurzschluss der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.

Bujía de encendido

La bujía es CHAMPION N84 o bien NGK B95 EGV en el modelo MITO 2 y C-CHAMPION N825 o bien NGK B95 EGV en el modelo MITO Racing; la separación entre los electrodos tiene que ser 0,45-0,55 mm.

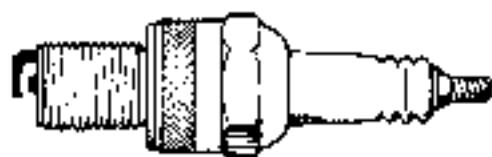
Limpiar el espacio alrededor de la base de la bujía antes de removerla.

Es útil examinar el espacio de la bujía justo después de haberla quitado de su sede, puesto que los depósitos y la coloración del aislante indican el grado térmico de la bujía, sobre la carburación, el encendido y sobre el estado general del motor.

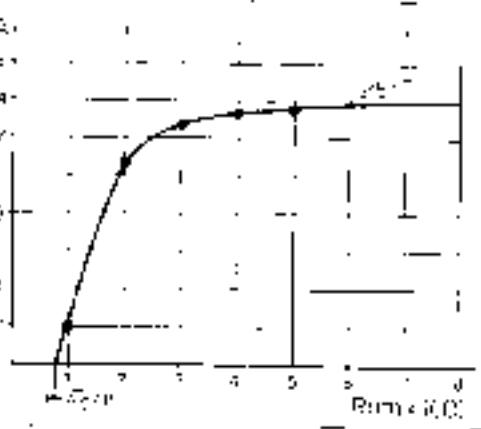
Antes de proceder al remontaje de la bujía, efectuar una accurata limpieza de los electrodos y del aislante usando una espátula metálica.

Aplicar grasa graphite en el filete de la bujía y atornillarla a mano hasta el fondo con una llave combinada apretando a la parcia de presión prescrita.

Las bujías que presenten grietas en el aislante o que tengan los electrodos cerrados deben ser sustituidas.



IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELETTRICO



Controllo dell'impianto di carica sul veicolo.

Il controllo dell'impianto di carica sul veicolo serve a verificare se tutto funziona correttamente. Il circuito di carica deve fornire una tensione di 12 V per il caricamento del batteria del veicolo. Il tempo di caricamento deve essere di circa 5 minuti.

Per eseguire questo controllo bisogna collegare il veicolo al circuito di ricarica con la tensione di 12 V.

Se le luci di avvertimento e segnalazione di pericolo non illuminano, si è raggiunto il valore di tensione di 12 V. Il circuito di ricarica deve fornire una tensione di 12 V.

Checking the recharge system on vehicle.

The vehicle recharge system check will verify if everything works correctly. The charging circuit must supply a voltage of 12 V to charge the vehicle battery.

If the warning and hazard lights do not illuminate, the voltage is 12 V. The charging circuit must supply a voltage of 12 V.

The alternator voltage regulation and the voltage regulator must both be set to 14.5 V. The voltage regulator must be set to 14.5 V. The voltage regulator must be set to 14.5 V.

Contrôle de l'installation de charge sur le véhicule.

Le contrôle de l'installation de charge sur le véhicule vérifie si tout fonctionne correctement. Le circuit de charge doit fournir une tension de 12 V pour la charge de la batterie du véhicule.

- Si les lumières d'avertissement et de signalisation de danger ne s'allument pas, la tension est de 12 V.
- L'installation de charge doit fournir une tension de 12 V.
- L'alternateur et le régulateur de tension doivent tous deux être réglés à 14.5 V.
- Le régulateur de tension doit être réglé à 14.5 V.
- Le régulateur de tension doit être réglé à 14.5 V.

Kontrolle der Ladungsanlage des Fahrzeugs.

Die Kontrolle der Ladungsanlage des Fahrzeugs überprüft, ob alles richtig funktioniert. Der Ladekreis muss eine Spannung von 12 V für die Batterieladung liefern.

- Wenn die Warn- und Gefahrenlampen nicht leuchten, ist die Spannung 12 V.
- Der Ladekreis muss eine Spannung von 12 V liefern.
- Der Generator und der Spannungsregler müssen beide auf 14.5 V eingestellt sein.
- Der Spannungsregler muss auf 14.5 V eingestellt sein.
- Der Spannungsregler muss auf 14.5 V eingestellt sein.

Control de la instalación de carga en el vehículos.

El control de la instalación de carga en el vehículo sirve para comprobar si todo funciona correctamente. El sistema de carga debe suministrar una tensión de 12 V para cargar la batería del vehículo.

- Si las luces de advertencia y señalización de peligro no encienden, la tensión es de 12 V.

- El sistema de carga debe suministrar una tensión de 12 V.

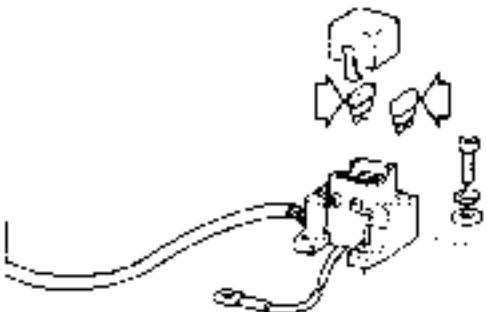
- El generador y regulador de tensión deben estar ambos en 14.5 V.
- El regulador de tensión debe estar en 14.5 V.
- El regulador de tensión debe estar en 14.5 V.

IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELETTRICO



Scatola fustilli.

La scatola dei fusibili è il dispositivo che protegge il circuito elettrico. È composta da un gruppo di fusibili che proteggono le varie linee elettriche. I fusibili sono inseriti nel circuito elettrico per proteggere i componenti elettronici.



Fuses box.

Die Sicherungskasten ist ein Gerät, das die elektrischen Leitungen schützt. Es besteht aus einer Gruppe von Sicherungen, die verschiedene Stromleitungen schützen. Die Sicherungen sind im elektrischen Kreis eingebettet, um die elektronischen Komponenten zu schützen.

Boîte à fusibles.

La caja de fusibles es un dispositivo que protege el circuito eléctrico. Está compuesta por un grupo de fusibles que protegen las diferentes líneas eléctricas. Los fusibles se insertan en el circuito eléctrico para proteger los componentes electrónicos.

Sicherungskästen.

Die Sicherungskästen ist ein Gerät, das die elektrischen Leitungen schützt. Es besteht aus einer Gruppe von Sicherungen, die verschiedene Stromleitungen schützen. Die Sicherungen sind im elektrischen Kreis eingebettet, um die elektronischen Komponenten zu schützen.

Caja fusibles.

El sistema de protección de fusibles es un dispositivo que protege el circuito eléctrico. Está compuesto por un grupo de fusibles que protegen las diferentes líneas eléctricas. Los fusibles se insertan en el circuito eléctrico para proteger los componentes electrónicos.

Teleruotore avviamento.

Il teleruotore di avviamento è un dispositivo che consente di accendere il motore senza doverlo fare manualmente. È collegato al circuito elettrico attraverso un filo.



Solenoid starter.

Der Anlasser ist ein solenoid, der den Motor ansetzt. Er ist über einen Draht mit dem elektrischen System verbunden.

Télérupteur démarrage.

Le télérupteur de démarrage est un dispositif qui permet de mettre en marche le moteur sans avoir à le faire manuellement. Il est connecté au système électrique par un fil.

Anlassfemtschalter.

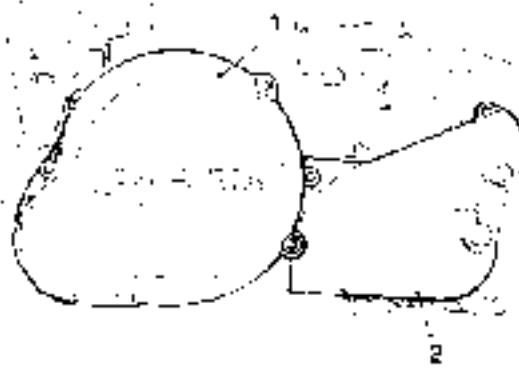
Der Anlassfemtschalter ist ein Schalter, der den Motor ansetzt. Er ist über einen Draht mit dem elektrischen System verbunden und ermöglicht die ferngesteuerte Betätigung des Anlassers.

Telerruptor de arranque.

El telerruptor de arranque es un dispositivo que permite encender el motor sin tener que hacerlo manualmente. Se conecta al sistema eléctrico mediante un cable.



IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELETTRICO



Controllo e messa in fase accensione

Per poter operare su un veicolo alternatore è necessario togliere il coperchio (1) sul lato motore ed il coperchio (2) di protezione del signore ottica. L'accensione di tipo elettronico non richiede praticamente manutenzione, in caso di smenaggio dei componenti eseguire la messa in fase utilizzando come segue una piastra di un componente e senza rimuovere l'elica. Marcare l'intrezzo 48803 (3) sul l'albero motore; portare il pistone al P.M.S. avvicinando su questo posizionamento il commutatore; far coincidere la muesca posiz. sulla stator con quella posta sullo zigrino e verificare che il pistone abbia compiuto la corsa A. Nel caso ci si trovi a verificasse di entrare le tre viti dello stator a ruotare con il suo stesso sensa di appiattire la corona, condizione di anticipo.

Ignition timing and checking

To operate on the alternator vehicle it is necessary to remove the engine U.H. cover (1) and the clear plastic protecting cover (2). Ignition, electronic type does not require any maintenance, in case of components removal carry out its timing operating as follows: with the aid of a dial gauge and without removing reassembling install tool no. 48803 (3) on the crankshaft ring plate to T.D.C. and in this position put the dial gauge or zero, have the notch placed on the slot in coincidence with the one on the tool and check that piston has carried out the stroke of A. In case this does not occur, loosen the three stator screws and rotate it until the correct advance condition is restored.

Contrôle et calage de l'allumage

Pour être à même d'opérer sur le véhicule à alternateur il faut enlever le couvercle (1) gauche du moteur et le couvercle (2) de protection du projecteur optique. L'allumage de type électronique n'exige pratiquement aucune maintenance, en cas de démontage des composants effectuer le calage de la phase sur moteur à l'aide d'un commutateur et sans démonter le moteur, marquer l'outil 48803 (3) sur l'arbre moteur, porter le piston au P.M.E. en mettant au zéro le commutateur sur cette position, faire coïncider la muesca placée sur le stator avec celle située sur l'outil et vérifier que le piston a effectué la course A. En cas qu'il ne se vérifie pas, relâcher les trois vis du stator et faire tourner celui jusqu'à ce qu'il ne s'appuie plus contre les trois vis du stator et faire tourner jusqu'à rebondir à une valeur correcte d'avance.

Kontrolle und Zündverstellung

Den linken Motordeckel (1) und die Schutzkappe (2) des Kollumzahls entfernen, um am Schwungrad Drosselstranggenerator zu arbeiten. Die Zündung ist elektronisch ohne Bruch keine wurlang. Beim Ausbau der Bestandteile die Verarbeitung wie folgt durchführen durch eine Komponente und ohne Reparatur des Motors. Das Gerät 48803 (3) auf die Antriebswelle markieren, den Kolben zum O.T. bringen, im den Kommutator dabei auf Null stellen. Der Zylinder soll beim Stator mit dem auf dem Gerät zusammenfallen lassen und prüfen, ob der Kolben einen oder A-Hub durchgeführt hat, ist das nicht der Fall, die drei Schrauben des Stators lösen und den Stator drehen bis zum korrekten Verstellungstand.

Control y puesta a punto del encendido

Para poder operar en el vehículo que contiene el alternador es necesario quitar la tapa (1) izquierda del motor y la tapa (2) de protección de la óptica. El encendido, de tipo electrónico, no requiere prácticamente mantenimiento, en caso de desmontaje de los componentes efectuar la puesta a punto girando tanto se indica la sincronización con la ayuda de un comutador y sin volver a montar el motor. Marcar la herramienta 48803 (3), en el cigüeñal, colocar el pistón en el P.M.S. acercando el comutador en esta posición, bajar que se coincide la muesca situada en el stator con la muesca de la herramienta y verificar que el pistón haya cumplido la recorrido A. En caso de que éste no se verifica, relajar las tres tornillos del stator y girar este ultimo hasta establecer la condición correcta de anticipo.

A: 1,00 mm (0,04 in.) - MITO 2
 1,55 mm (0,06 in.) - MITO Racing

VALVOLA DI SCARICO C.T.S.
C.T.S. EXHAUST VALVE
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT C.T.S.
C.T.S.-ABLASSVENTIL
VALVULA DE DESCARGA C.T.S.



Scatola
Sektkart
Sektkart
Sektbox
Sektkart



N 800072249 (09/07)

0.1



VALVOLA DI SCARICO C.T.S. C.T.S. EXHAUST VALVE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT C.T.S. C.T.S.-ABLAßVENTIL VALVULA DE DESCARGA C.T.S.

Valvola di scarico C.T.S.

Il cilindro è provvisto di una valvola C.T.S. (T) [Cogito Torque System] che varia il diagramma di scarico secondo parametri memorizzati da un circuito elettronico e trasmette alla valvola stessa tramite un cavoletto, consentendo l'apertura ottimale per ogni regime. Questa valvola, la cui apertura avviene a circa 8000 g/cm², è comandata da un attuatore (2) il cui funzionamento è guidato da uno strumento elettronico (3); entrambi i componenti sono fissati lateralmente sul lato sinistro.

Il collegamento tra sollevatore e valvola è realizzato con due flessibili dotati di regolatori per la regolazione del gancio. Della valvola muovono due cavi che vengono rispettivamente una (5) all'oblò della valvola e l'altra (6) all'attuatore.

L'oblò (7) mediante il perno (8) comanda la valvola. La posizione di fine corsa può essere registrata agendo su un gancio (9) posto sul copertino (10) fissato al cilindro.

C.T.S. exhaust valve

The cylinder is provided with a C.T.S. valve (1). The Cogito Torque System which allows, by varying the exhaust diagram according to parameters stored by an electronic device and sent through the cable, a good operation at each regime.

This valve, whose opening occurs at 8000 r.p.m., is controlled by an actuator (2) operated by an electronic device (3). Both components are mounted on the left side of the cylinder.

The connection between cylinder and valve is performed through flexible cables provided with registers for clearance adjustment. These cables move two pulleys connected to the valve control shaft (5) and to the actuator (6) respectively.

The shaft (7) controls the valve by means of a pin (8). The limit stop position can be adjusted by acting on the hook (9) placed on the cylinder cover (10).

Soupape d'échappement C.T.S.

Le cylindre est doué d'une soupape C.T.S. (T) [Cogito Torque System] qui permet, en modifiant le diagramme d'échappement selon les paramètres mémorisés par une carte électronique qui l'envoie à la soupape par un moteur, un fonctionnement optimal à tout régime. Cette soupape, dont l'ouverture se fait à 8000 rev./min., est contrôlée par un actuateur (2) piloté par un ordinateur électronique (3); les deux composants sont fixés au côté gauche du châssis.

La connexion entre actuateur et soupape est effectuée à l'aide de deux câbles flexibles dotés de régulateurs pour la réglage du jeu.

Ces câbles entraînent deux poulies connectées respectivement à l'arbre de contrôle valvole (5) et à l'actuateur (6).

Le bras (7) commande la soupape à l'aide du perno (8). On peut régler la position de fin de course en agissant sur le gant (9) placé sur le couvercle (10) fixé au cylindre.

C.T.S.-Ablaßventil

Der Zylinder ist mit einer Ventil C.T.S. (T) [Cogito Torque System] ausgestattet, das bei Veränderung des Auslassdiagramms gemäß den von einer elektronisch gespeicherten Parametern, welche zur Ventil über einen Trieb (2) geschickt werden, einen optimalen Betrieb bei jedem Zustand ermöglicht.

Dieses Ventil, dessen Öffnung mit ca. 8200 U/min. erfolgt, wird von einem Trieb (2) gesteuert, dessen Antrieb von einer Elektronik (3) angehoben wird, beide Komponenten sind linksseitig am Rohr (1) befestigt.

Der Anschluss zwischen Trieb und Ventil wird durch biegsame Kabel ausgeführt, welche mit Reglern für das Ende der Spulen ausgestattet sind. Diese Kabel treiben zwei Rollen an, die erste (5) ist an die Welle und die andere ist am Trieb (2) gelagert.

Die Welle (7) treibt durch den Bolzen (8) das Ventil an. Die Endstellung festgelegt kann durch einen sich auf dem Deckel (10) befindenden Schuh (9), der am Zylinder befestigt ist, eingestellt werden.

Valvula de escape C.T.S.

El cilindro está provisto de una valvula C.T.S. (T) [Cogito Torque System] que varía el diagrama de escape según parámetros memorizados en un circuito electrónico y transmite a la valvula misma ellos mismos por medio de un cable que permite el funcionamiento óptimo de cada régimen.

Esta valvula, que se abre a unos 8000 g/cm², está accionada por un actuador (2) cuyo funcionamiento es guiado por un dispositivo electrónico (3); ambos componentes están sujetos en el lado izquierdo del cilindro.

La conexión entre el actuador y la valvula está realizada con cables flexibles con registros para la regulación del juego. Dichos cables mueven dos poleas cada uno respectivamente, una (5) en el eje de la valvula y la otra (6) en el actuador.

El eje (7) mediante el perno (8) acciona la valvula. La posición en fin de curso puede regularse actuando en el gancho (9) situado en la tapa (10) fijada en el cilindro.

COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION



Centro
Sudore
Secteur
Schweiß-
Zentrum



N 800072249 (25/07)

X.1



COPPIE DI SERRAGGIO



MOTORE

APPLICAZIONE

Dado fiss. cilindro
Dado fiss. testa
Vite fiss. valvola aspirazione
Dado fiss. pignone rapicolbero
Dado fiss. pignone trasm. prima c.

Vite fiss. argano
Dado fiss. corruccia
Vite minima serr. coper.
Vite fiss. plastrina rit. cose nello
Vite fiss. coperchio occhio

Vite fiss. pompa olio
Vite fiss. bobina
Vite fiss. plastr. tappo
Dado fiss. valvole
Canale accensione
Vite fiss. imbrunno avviamento
Vite fiss. distanziatore motori ad avviato
Vite fiss. clavetta maglia e frizione
Dado fiss. manico fiamme

NOTA - Dove non diversamente indicato
coppie di serraggio standard
per le seguenti filettature:

FILETTATURA	N.m.	Kgm	Liberi/Piede
M8x1,25	19,6-21,6	2,0-2,2	14,4-15,8
M8x1,25	19,6-21,6	2,2-2,2	14,4-15,8
Max1	2,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
M14x1,25	49-59,8	5-6	35,5-43
M14x1,25	49-59,8	5-6	35,5-43
M8x1,25	21,6-23,5	2,2-2,4	15,4-17,3
Max0,8	0,8-1,8	0,1-0,8	0,1-0,8
Max1	7,8-8,8	0,3-0,9	5,8-6,5
Max1	7,8-10,8	0,3-0,9	5,8-6,5
Max1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,6
M5x0,8	2,45-3,43	0,29-0,35	1,8-2,5
M6x1	8,8-10,7	0,9-1,1	6,5-8
M5x0,8	2,5-3,1	0,27-0,32	1,9-2,3
M12x1,25	75-5-81,4	7,7-8,3	55,7-60
M14x1,25	23-20	2-3	15-22
Max1	2,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Max1	5,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Max0,8	3,4-5,4	0,35-0,6	3,9-4,3
M14x1	27,4-31,4	2,3-3,2	20-23
Max0,8	4,9-6,06	0,3-0,7	3,6-5,04
Max1	8,82-9,81	0,9-	6,48-7,2
M8x1,25	21,56-23,52	2,2-2,4	15,35-17,30

TORQUE WRENCH SETTINGS

**ENGINE****USE**

	THREADING	N.m.	Kgm	LB/FT
Cylinder nut	M6x1.25	19.6-21.6	2.2-2.2	14.4-15.8
Cylinder head nut	M6x1.25	19.6-21.6	2.2-2.2	14.4-15.8
Inlet valve screw	M6x1	6.8-7.8	0.7-0.8	5-5.8
Check nut for counter-shaft spacer	M14x1.25	49-58.8	5-6	35.9-43
Primary drive pinion nut	M14x1.25	49-58.8	5-6	35.9-43
Pin on screw	M6x1.25	21.6-23.6	2.2-2.4	15.9-17.3
Pulley nut	M5x0.8	6.0-7.0	0.7-0.8	5.1-5.6
Camhouse screw	M6x1	7.8-8.8	0.8-0.9	5.8-6.5
Bearing plate screw	M6x1	7.8-8.8	0.8-0.9	5.8-6.5
Coms screw for R.H. cover	M6x1	6.8-7.8	0.7-0.8	5-5.8
O' pump screw	M5x0.8	2.45-3.43	0.25-0.35	1.8-2.5
Coil screw	M6x1	8.8-10.7	0.9-1.1	6.5-8
Starter plate clamp screw	M5x0.8	2.5-3.1	0.25-0.32	1.9-2.3
Rotar nut	M12x1.25	75.5-81.4	7.7-8.0	55.7-60
Spark plug	M14x1.25	20-30	2.3	15-22
Starter clamp screw	M6x1	6.8-7.8	0.7-0.8	5-5.8
Starter spacer clamp screw	M6x1	6.8-7.8	0.7-0.8	5-5.8
Coms screw for clutch spring disc	M5x0.8	5.4-5.9	0.55-0.6	3.9-4.3
Coms nut for clutch hub	M14x1	27.4-31.4	2.8-3.2	20-23
NOTE - If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread:				
	M5x0.8	4.9-6.86	0.5-0.7	3.6-5.04
	M6x1	8.82-9.51	0.9-1	6.48-7.7
	M6x1.25	21.56-23.52	2.2-2.4	15.86-17.30

TORQUE WRENCH SETTINGS



FRAME

USE

Front wheel bearing lock nuts
Front wheel bearing outer race lock nuts
Front wheel bearing inner race
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race

Front wheel bearing lock nuts
Front wheel bearing outer race lock nuts
Front wheel bearing inner race
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race

Front wheel bearing lock nuts
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race

Front wheel bearing lock nuts
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race

Front wheel bearing lock nuts
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race

Front wheel bearing lock nuts
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race

Front wheel bearing lock nuts
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race

Front wheel bearing lock nuts
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race

Front wheel bearing lock nuts
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race

Front wheel bearing lock nuts
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race
Front wheel bearing outer race
Front wheel bearing inner race

THREADING	NUM.	KGM	LB/FT
M8 x 25	2134-23-14	0.62-1.8	12.64-3.6
M8 x 30	2134-23-16	0.72-2.0	15.4-4.5
M8 x 35	2134-23-18	0.82-2.5	18.3-5.7
M8 x 50	2134-23-20	1.25-4.5	27.3-8.3
M8 x 60	2134-23-21	1.50-5.0	32.0-9.0
M10	1102-10-1	0.75-2.5	17.0-5.5
M10 x 40	1102-10-12	1.18-3.5	26.0-8.5
M10 x 45	1102-10-14	1.35-4.5	30.2-11.5
M10 x 50	1102-10-16	1.75-5.5	39.0-14.5
M10 x 60	1102-10-18	2.05-6.5	45.2-15.7
M12	1102-12-1	1.00-3.5	22.5-8.0
M12 x 40	1102-12-12	1.50-5.5	35.0-12.5
M12 x 45	1102-12-14	1.75-6.5	39.0-14.5
M12 x 50	1102-12-16	2.00-7.5	45.0-16.5
M12 x 60	1102-12-18	2.25-8.5	50.0-18.0
M14	1102-14-1	1.25-4.5	28.0-10.0
M14 x 40	1102-14-12	1.85-6.5	41.0-15.0
M14 x 45	1102-14-14	2.05-7.5	46.0-17.0
M14 x 50	1102-14-16	2.35-8.5	53.0-19.0
M14 x 60	1102-14-18	2.60-9.5	58.0-21.0
M16	1102-16-1	1.50-6.5	34.0-12.5
M16 x 40	1102-16-12	2.20-8.5	50.0-18.5
M16 x 45	1102-16-14	2.40-9.5	54.0-20.0
M16 x 50	1102-16-16	2.60-10.5	59.0-22.0
M16 x 60	1102-16-18	2.80-11.5	62.0-23.5
M18	1102-18-1	1.75-8.5	40.0-14.5
M18 x 40	1102-18-12	2.45-10.5	55.0-20.0
M18 x 45	1102-18-14	2.65-11.5	59.0-22.0
M18 x 50	1102-18-16	2.85-12.5	62.0-23.5
M18 x 60	1102-18-18	3.05-13.5	68.0-25.0
M20	1102-20-1	2.00-10.5	45.0-17.0
M20 x 40	1102-20-12	2.70-12.5	63.0-23.0
M20 x 45	1102-20-14	2.90-13.5	67.0-25.0
M20 x 50	1102-20-16	3.10-14.5	73.0-26.0
M20 x 60	1102-20-18	3.30-15.5	78.0-27.0
M22	1102-22-1	2.25-12.5	50.0-18.5
M22 x 40	1102-22-12	3.05-15.5	73.0-27.0
M22 x 45	1102-22-14	3.25-16.5	77.0-28.5
M22 x 50	1102-22-16	3.45-17.5	81.0-30.0
M22 x 60	1102-22-18	3.65-18.5	85.0-31.0
M24	1102-24-1	2.50-14.5	55.0-20.0
M24 x 40	1102-24-12	3.30-17.5	78.0-28.5
M24 x 45	1102-24-14	3.50-18.5	82.0-30.5
M24 x 50	1102-24-16	3.70-19.5	86.0-32.0
M24 x 60	1102-24-18	3.90-20.5	90.0-34.0
M27	1102-27-1	2.75-17.5	62.5-23.5
M27 x 40	1102-27-12	3.55-20.5	83.0-31.0
M27 x 45	1102-27-14	3.75-21.5	87.0-32.5
M27 x 50	1102-27-16	3.95-22.5	91.0-34.0
M27 x 60	1102-27-18	4.15-23.5	95.0-36.0
M30	1102-30-1	3.00-20.5	75.0-28.0
M30 x 40	1102-30-12	3.80-23.5	92.0-33.0
M30 x 45	1102-30-14	4.00-24.5	98.0-35.0
M30 x 50	1102-30-16	4.20-25.5	102.0-36.0
M30 x 60	1102-30-18	4.40-26.5	106.0-37.0
M33	1102-33-1	3.25-23.5	82.5-30.0
M33 x 40	1102-33-12	4.05-26.5	100.0-35.0
M33 x 45	1102-33-14	4.25-27.5	104.0-36.0
M33 x 50	1102-33-16	4.45-28.5	108.0-37.0
M33 x 60	1102-33-18	4.65-29.5	112.0-38.0
M36	1102-36-1	3.50-26.5	90.0-33.0
M36 x 40	1102-36-12	4.30-29.5	108.0-37.0
M36 x 45	1102-36-14	4.50-30.5	112.0-38.0
M36 x 50	1102-36-16	4.70-31.5	116.0-39.0
M36 x 60	1102-36-18	4.90-32.5	120.0-40.0
M40	1102-40-1	3.75-29.5	105.0-37.0
M40 x 40	1102-40-12	4.55-32.5	123.0-40.0
M40 x 45	1102-40-14	4.75-33.5	127.0-41.0
M40 x 50	1102-40-16	4.95-34.5	131.0-42.0
M40 x 60	1102-40-18	5.15-35.5	135.0-43.0
M45	1102-45-1	4.00-32.5	120.0-40.0
M45 x 40	1102-45-12	4.80-35.5	138.0-44.0
M45 x 45	1102-45-14	5.00-36.5	142.0-45.0
M45 x 50	1102-45-16	5.20-37.5	146.0-46.0
M45 x 60	1102-45-18	5.40-38.5	150.0-47.0
M50	1102-50-1	4.25-35.5	135.0-43.0
M50 x 40	1102-50-12	5.05-38.5	153.0-47.0
M50 x 45	1102-50-14	5.25-39.5	157.0-48.0
M50 x 50	1102-50-16	5.45-40.5	161.0-49.0
M50 x 60	1102-50-18	5.65-41.5	165.0-50.0



USE	THREADING	Nut.	Kgm	LB/FT
Brake disc & hub	M14	9/16"-12	1.5-2	17.3-26.6
Breaker plate	M16x1.25	5/16"-18x4	2.743	30.9-41.2
Outer wheel bearing cap	M20x1.5	5/16"-18x4	3.414	39.2-51.1
Outer bearing housing	M16x1.25	5/16"-18x5	2.811	32.7-43.8
Outer bearing cap	M16x1.25	5/16"-18x6	3.063	35.7-47.9
Brake master cylinder mounting bolt	M10x1.25	7/32"-14x5	1.586	18.9-25.7
Brake master cylinder	M10x1.25	7/32"-14x5	1.662	19.7-26.1
Outer bearing housing	M18x1.5	5/16"-18x4	4.781	55.9-73.6
Outer bearing housing	M18x1.5	5/16"-18x5	5.253	61.3-78.1
Outer bearing housing	M18x1.5	5/16"-18x6	5.725	66.4-83.7
Outer bearing housing	M22x1.5	5/16"-18x6	7.920	91.3-118.7
Outer bearing housing	M22x1.5	5/16"-18x7	8.433	96.4-123.3
Outer bearing housing	M22x1.5	5/16"-18x8	9.046	104.3-131.8
Outer bearing housing	M22x1.5	5/16"-18x9	9.659	111.2-138.8
Outer bearing housing	M22x1.5	5/16"-18x10	10.272	118.1-145.9



NOTE: Tighten counter-clockwise starting from the outer bearing housing.

A gearshift cable assembly is fitted to the transmission. It must be disconnected before the engine can be started. After disconnecting the gearshift cable, the gearshift lever must be held in the neutral position until the cable becomes taut. Failure to do so could result in damage to the gearshift lever or the gearshift lever assembly. Please consult the service manual for further details.



COUPLES DE SERRAGE

**MOTEUR****APPLICATION**

	FILETAGE	N.m.	Kgm	LB/FT
Ecrou de fixage cylindre	M8x1,25	19,6-21,6	2-2,2	14,4-15,8
Ecrou de fixage tête	M8x1,25	19,6-21,6	2-2,2	14,4-15,8
Vis de fixage soupape d'aspiration	M6x1	6,9-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Ecrou de fixage pignon renvoi	M14x1,25	29-58,8	5-6	35,9-43
Ecrou de fixage pignon transmission primaire	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Vis de fixage pignon	M8x1,25	21,6-23,5	2,2-2,4	15,9-17,3
Ecrou de fixage pour io	M8x0,8	6,8-7,8	0,7-0,8	5,1-5,8
Vis de jointion démarreur	M6x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Vis de fixage plaquette roulement	M6x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Vis de fixage couvercle ero le	M6x1	6,9-7,8	0,7-0,8	5,1-5,8
Vis de fixage pompe à huile	M5x0,8	2,45-3,43	0,25-0,35	1,8-2,5
Vis de fixage bague	M6x1	8,8-10,7	0,9-1,1	6,5-8
Vis de fixage bloqué du stator	M5x0,8	2,6-3	0,27-0,32	1,9-2,3
Ecrou de fixage volant	M12x1,25	75,5-81,4	7,7-8,3	55,7-60
Brigie d'allumage	M14x1,25	90-100	2-3	10-22
Vis de fixage démarreur	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Vis de fixage entretoise démarreur	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Vis de fixage d'isque n'a pas ressort de l'embrayage	M8x0,8	5,4-5,9	0,55-0,6	3,9-4,3
Ecrou de fixage moyeu de l'embrayage	M14x1	27,4-31,4	2,6-3,2	20-23
NOTE - Sinon différemment spécifié, couplage de serrage standard pour les filetages suivants:				
	M5x0,8	4,9-6,66	0,5-0,7	3,6-5,34
	M6x1	8,82-9,61	1,1-1,4	6,48-7,2
	M8x1,25	11,56-23,52	2,2-2,4	15,86-17,30

**MOTOR****ANWENDUNG**

	GEWINDE	N.m.	Kgm	LB/FT
Zylinderfestigungsmutter	M6x1,25	19,6-21,6	2,2-2,7	14,4-15,8
Festigungsmutter des Zylinderkopfes	M6x1,25	19,6-21,6	2,2-2,7	14,4-15,8
Feststellschraube Einlassventil	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Festigungsmutter Einzel-Gegengewelle	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Festverfestigungsmerker des Primärstriebes	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Feststellschraube Ritzel	M8x1,25	21,6-23,5	2,2-2,4	15,9-17,0
Festigungsmutter Führungsräste	M5x0,8	6,8-7,8	0,7-0,8	5,1-5,8
Verstärkungsschraube der Gelenkwelle	M6x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Feststellschraube Plättchen-Lager	M6x1	7,8-8,8	0,8-0,9	5,8-6,5
Feststellschraube R-Decke	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5,1-5,8
Feststellschraube Colp-ribe	M5x0,8	2,45-3,43	0,25-0,35	1,8-2,5
Feststellschraube Zündspule	M6x1	8,8-10,7	0,9-1,1	6,5-8
Feststellschraube Motorplatte	M5x0,8	2,6-3,1	0,27-0,37	1,9-2,3
Flügelmutter Schwungradhalter	M12x1,25	75,5-81,4	7,7-8,3	55,7-60
Flügelzwe	M14x1,25	20-30	2-3	15-22
Feststellschraube Antriebsrotor	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Feststellschraube Distanzstück Anloßmotor	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Feststellschraube Rückholrolle/Kupplungsleiter	M5x0,8	5,4-5,9	0,55-0,6	3,9-4,5
Festigungsmutter Nasen-Kupplung	M14x1	27,4-31,4	2,8-3,2	20-24
MERKUNG - Wenn nicht anders angegeben gelten für die Standard-Befestigungspaare die folgenden Gewinde:				
	M5x0,8	4,9-6,85	0,5-0,7	3,6-5,02
	M6x1	8,82-9,81	0,9-1	6,48-7,7
	M6x1,25	21,56-23,52	2,2-2,4	15,86-17,30





RAHMEN

ANWENDUNG

Winkel-Mutterfestigkeitsgruppen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen

Stahlplatte, geschweißt zu einem Rahmen
Festigkeitsgruppen für Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen

Befestigungsschrauben für Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen

Brückendeckenscheiben für Stahlplatten
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen

Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen

Verstärkungsschrauben für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen

Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen

Winkel-Mutterfestigkeitsgruppen für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen

Winkel-Mutterfestigkeitsgruppen für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen
Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen

Befestigungsschrauben für die Rahmen-Füllungen
Schraubengruppen für die Rahmen-Füllungen

GEWINDE	N.m.	Kgm	LB/FT
M6x1.25	24,3-21,4	2,5-2,8	14,4-20,16
M8x1.25	34,5-27,0	3,5-4,0	17,5-20,0
M10x1.25	52,5-47,4	5,5-6,5	22-25,12
M12x1.25	74,5-67,4	7,5-9,5	34,5-40,12
M14x1.25	100,2-87,2	10,0-12,0	45,0-52,0
M6x1	17,2-16,0	1,8-2,0	10,6-12,02
M8x1	27,0-23,0	2,7-3,0	16,6-19,26
M10x1	40,0-35,0	4,0-4,5	23,5-26,76
M12x1,5	62,0-52,0	6,2-7,2	35,0-40,0
M14x1,5	87,0-77,0	8,7-10,2	48,0-55,0
M16x1,5	120,0-105,0	12,0-14,0	65,0-75,0
M6x1,25	5,84-7,64	0,6-0,8	2,7-3,5,76
M8x1,25	9,8-11,0	1,0-1,2	5,5-6,5
M10x1,25	17,0-14,0	1,7-2,0	9,5-11,2
M12x1,25	29,4-25,0	2,9-3,2	14,5-17,0
M14x1,25	50,0-42,0	5,0-6,0	23,2-27,0
M16x1,25	75,0-65,0	7,5-9,0	35,0-42,0
M6x1,5	8,39-7,64	0,8-0,9	3,8-4,5,76
M8x1,5	13,64-11,7	1,3-1,5	6,1-7,20,6
M10x1,5	21,7-18,0	2,1-2,3	10,5-12,02
M12x1,5	39,4-33,0	3,9-4,2	18,5-20,0
M14x1,5	60,0-52,0	6,0-7,0	27,0-32,0
M16x1,5	90,0-78,0	9,0-10,0	40,0-48,0
M6x1,25	10,26-8,93	1,0-1,2	4,5-5,20,0
M8x1,25	18,26-16,2	1,8-2,0	8,5-10,0
M10x1,25	31,73-29,7	3,1-3,4	14,5-16,5
M12x1,25	54,63-49,0	5,4-6,0	24,5-27,0
M14x1,25	85,83-75,0	8,5-9,5	38,5-45,0
M16x1,25	130,0-115,0	13,0-15,0	58,0-68,0
M6x1,5	15,58-13,64	1,5-1,8	6,8-8,5,76
M8x1,5	25,21-21,83	2,5-2,8	11,8-14,0
M10x1,5	42,24-38,0	4,2-4,5	18,5-21,0
M12x1,5	65,0-58,0	6,5-7,0	28,5-32,0
M14x1,5	98,0-85,0	9,8-10,5	43,5-50,0
M16x1,5	145,0-125,0	14,5-16,0	62,0-72,0
M6x1,25	1,88-1,84	0,18-0,2	0,8-0,9,76
M8x1,25	3,09-2,64	0,3-0,4	1,3-1,5,76
M10x1,25	5,71-4,47	0,57-0,7	2,27-2,58
M12x1,25	9,63-7,31	0,96-1,1	3,67-4,12
M14x1,25	15,04-12,04	1,5-1,8	6,5-7,5,76
M16x1,25	23,44-19,04	2,3-2,6	10,5-12,0
M6x1,5	2,29-2,24	0,22-0,28	1,0-1,1,76
M8x1,5	3,70-3,24	0,37-0,42	1,6-1,8,76
M10x1,5	6,32-5,00	0,63-0,75	2,6-3,0,76
M12x1,5	10,24-8,00	1,02-1,2	4,3-5,0,76
M14x1,5	16,04-12,04	1,6-1,8	6,8-7,5,76
M16x1,5	24,44-19,04	2,44-2,6	10,5-12,0

**ANWENDUNG**

• Anziehen von Schrauben
• Schraubengrubenbohrungen bearbeiten
• Spannweite-Schrauben eingehakt werden
• Langzeit-Spannweite-Schrauben bearbeiten
• Festsetzen von Dübeln

• Durchlöcherung von Holzplatten
• Preisspannbohrer aus Blech oder Hart-PVC
• Elemente mit Schrauben verbinden
• Schraubengrubenbohrungen bearbeiten
• Dübeln aus Holz oder PVC einsetzen

• Festsetzungsschraube des Schraubenzapfens an Platten
• Elemente zusammenfügen
• Spannweite-Schrauben einsetzen
• Dübeln aus Holz oder PVC einsetzen
• Flanschenbohrer

GEWINDE	N.m.	Kgm	LB/FT
M3x1,5	0,04-0,34	0,05-0,5	0,06-0,74
M4x1,25	0,06-0,47	0,08-0,8	0,08-1,0
M5x1,25	0,1-0,76	0,15-1,5	0,2-2,3
M6x1,0	0,15-1,0	0,2-2,0	0,2-2,6
M8x1,25	0,2-1,0	0,25-2,5	0,3-3,6
M10x1,5	0,3-1,0	0,35-3,5	0,4-4,6
M12x1,5	0,4-1,0	0,45-4,5	0,5-5,7
M14x1,75	0,5-1,0	0,55-5,5	0,6-6,7
M16x2,0	0,6-1,0	0,65-6,5	0,7-7,7
M18x2,0	0,7-1,0	0,75-7,5	0,8-8,8
M20x2,5	0,8-1,0	0,85-8,5	0,9-9,9
M22x2,5	0,9-1,0	0,95-9,5	1,0-11,0
M24x3,0	1,0-1,0	1,05-10,5	1,1-11,1
M26x3,0	1,1-1,0	1,15-11,5	1,2-12,2
M28x3,5	1,2-1,0	1,25-12,5	1,3-13,3
M30x4,0	1,3-1,0	1,35-13,5	1,4-14,4
M32x4,0	1,4-1,0	1,45-14,5	1,5-15,5

- Alle Werte sind auf der linken Anwendungswand (Anziehungsrichtung) aufgestellt.
Die tatsächliche Anziehungsrichtung kann durch die Reihenfolge zweier benachbarter Ziffern bestimmt werden. Die obige Tabelle zeigt die Anziehungsrichtung für die entsprechenden Ziffern. Beispielsweise ist die Anziehungsrichtung für M10x1,5 nach rechts (die Ziffer 0 vor dem Pfeil).
Anziehungsrichtung kann durch drehen und Drehen im Uhrzeigersinn bestimmt werden. Die Richtung kann durch die Anzahl der Anzahl der Ziffern bestimmt werden.
Alle diese Werte gelten für einen gewöhnlichen Spannmoment.



PARES DE TORSIÓN



MOTOR

APLICACION	FILETEADO	N.m.	Kgm	LB/FT
Tuerco cilindro	M8x1,25	19,6 21,6	2,2 2	14,4 15,8
Tuerco culote	M8x1,25	19,6 21,6	2-2 2	14,4 15,8
Tornillo válvula de aspiración	M6x1	5,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Tuerco piñón corto eje	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Tuerco piñón transmisión primaria	M14x1,25	49-58,8	5-6	35,9-43
Tornillo piñón	M8x1,25	21,6-23,5	2,2-2,4	15,9-17,3
Tuerco pieza	M5x0,8	6,8-7,8	0,7 0,8	5,1-5,8
Tornillo unión semi-carter	M6x1	7,8-8,8	0,8 0,9	5,8-6,5
Tornillo placa ca mante	M6x1	7,8-8,8	0,8 0,9	5,8-6,5
Tornillo tapa derribo	M6x1	6,8-7,8	0,7 0,8	5-5,8
Tornillo bomba aceite	M5x0,8	2,45-3,43	0,25-0,35	1,8-2,5
Tornillo cohíno	M6x1	8,8-10,7	0,9-1,1	6,5-8
Tornillo abra estator	M5x0,8	2,6-3,1	0,27-0,32	1,9-2,3
Tuerco volante	M12x1,25	75,5-81,4	7,7 8,3	55,7-62
Bufla de encendido	M14x1,25	20,30	2-3	15-22
Tornillo motor de arranque	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Tornillo separador motor de arranque	M6x1	6,8-7,8	0,7-0,8	5-5,8
Tornillo disco resorte freno	M5x0,8	5,4-5,9	0,55-0,6	3,9-4,3
Tuerco cubo embrague	M14x1	27,4-31,4	2,8-3,2	20-23
NOTAS - Donde no diversamente indicado				
pares de torsión standard				
para la siguiente fileteados:				
	M5x0,8	4,9-6,86	0,5-0,7	3,6-5,04
	M6x1	8,82-9,81	0,9-1	6,48-7,2
	M8x1,25	21,56-23,57	2,2-2,4	15,85-17,30