

MOLLE E MASSE FRIZIONE T-MAX

SCELTA DELLE TARATURE FRIZIONE - Prima di procedere con lo smontaggio, vi consigliamo di seguire questa tabella per la scelta dei particolari da sostituire.

MOLLA	CARICO A 21 mm	12 MASSE ORIGINALI	15 MASSE di cui 12 ORIGINALI 3 POLINI	12 MASSE di cui 9 ORIGINALI 3 POLINI
ORIGINALE	3 Kg	4.500 g/min	SCONSIGLIATO	+500 g/min
ARGENTO	6 Kg	5.500 g/min	-500 g/min	+1.000 g/min
ORO	8 Kg	6.000 g/min	-300 g/min	+1.000 g/min

PROVE EFFETTUATE CON VARIATORE POLINI 12 RULLI

Rimuovere la carrozzeria laterale sinistra per accedere al carter frizione. Il motore deve essere freddo per evitare ustioni. Scaricare il liquido di raffreddamento svitando la vite sotto al radiatore. Scaricare l'olio motore. Togliere i tubi che collegano la pompa al circuito, il filtro d'aria e scollegare il cavo bobina/stator (foto1). Smontare il coperchio del carter facendo attenzione alla guarnizione e facendo attenzione a non perdere le spine di riferimento. **Attenzione:** non ruotare il volano e la girante pompa, questo vi aiuterà nel rimontaggio del carter. Prima di svitare la frizione, consigliamo di segnare i riferimenti di montaggio della frizione sull'albero di trasmissione per permettere il riassetto nella posizione originale. Svitare il dado e togliere la frizione (foto2). Prima di procedere con lo smontare il gruppo frizione, segnare la posizione di montaggio degli eventuali fori di equilibratura (foto3). Se la sostituzione riguarda solo le molle, togliere l'anello elastico, il disco, la molla a tazza e lo spingidisco (foto4); se si aggiungono o sostituiscono masse, sfilare tutto il pacco frizione (foto5 e

foto6). Rimontare il tutto seguendo le operazioni in modo inverso. **Attenzione:** la chiusura del dado frizione deve essere 90Nm o 9 Kgm (foto7).

SPRINGS AND ROLLERS FOR T-MAX CLUTCH

CHOICE OF THE CLUTCH CALIBRATIONS - Before starting to disassemble it, please follow the following table to choose the right parts to substitute.

SPRING	LOAD AT 21 mm	12 ORIGINAL ROLLERS	15 rollers of which 12 ORIGINAL ONES and 3 POLINI ONES	12 rollers of which 9 ORIGINAL ONES and 3 POLINI ONES
ORIGINAL	3 Kg	4.500 g/min	not recommended	+500 g/min
SILVER	6 Kg	5.500 g/min	-500 g/min	+1.000 g/min
GOLD	8 Kg	6.000 g/min	-300 g/min	+1.000 g/min

TESTS EXECUTED WITH A 12 ROLLER MAXI HI-SPEED VARIATOR

Remove the left rear fairing to reach the clutch case. The engine must be cold to avoid the risk of burns. Drain the cooling liquid by unscrewing the screw under the radiator. Drain the engine oil. Remove the tubes that connect the pump to the circuit, the air filter and disconnect the coil/stator cable (photo 1). Disassemble the case cover paying attention to the gasket and not to lose the gauge pins. **Attention:** do not turn the flywheel and the pump impeller. This will help you to fit the case again. Before unscrewing the clutch mark the references of the clutch assembly on the transmission shaft in order to reassemble them in their original position. Unscrew the nut and keep the clutch out (photo 2). Before taking the clutch group out, mark the assembly position of any balancing holes (photo3). If only the springs have been replaced, remove the elastic ring, the disc, the elastic washer and the disc-pusher (photo 4); if it is necessary to add or change the rollers, extract the entire clutch block. (photo 5 and 6). Reassemble all the parts. **Attention:** close the clutch nut at 90Nm or 9 Kgm (Photo 7)

RESSORTS ET GALETS EMBRAYAGE T-MAX

CHOIX DES TARAGES EMBRAYAGE - Avant de procéder avec le démontage, nous vous conseillons de suivre cette fiche pour le choix des pièces à remplacer.

RESSORT	CHARGE A 21mm	12 GALETS D'ORIGINE	15 GALETS dont 12 D'ORIGINE 3 POLINI	12 GALETS dont 9 D'ORIGINE 3 POLINI
D'ORIGINE	3 Kg	4.500 g/min	PAS CONSEILLE	+500 g/min
ARGENT	6 Kg	5.500 g/min	-500 g/min	+1.000 g/min
D'OR	8 Kg	6.000 g/min	-300 g/min	+1.000 g/min

TEST EFFECTUES AVEC VARIATEUR POLINI 12 GALETS

Enlever la carrosserie côté gauche pour accéder au carter d'embrayage. Le moteur doit être froid pour éviter toute brûlure. Evacuer le liquide de refroidissement en dévissant la vis sous le radiateur. Evacuer l'huile moteur. Enlever les tuyaux qui connectent la pompe au circuit, le filtre à air et déconnecter le câble bobine/stator (photo 1). Démontez le couvercle du carter en faisant attention au joint et à ne pas perdre les goujons. **Attention:** ne pas tourner le volant et l'hélice de la pompe eau, ça vous aidera pour le remontage du carter. Avant de dévisser l'embrayage nous conseillons de marquer les points de référence pour le montage de l'embrayage sur l'arbre de transmission pour permettre le réassemblage selon la position d'origine. Dévisser l'écrou et enlever l'embrayage (photo 2). Avant de procéder au démontage du groupe embrayage, marquer la position de montage des éventuels trous d'équilibrage (photo 3). Si le remplacement concerne seulement les ressorts, enlever la bague élastique, le disque, la rondelle élastique et le pousse-disque (photo 4); si on rajoute ou remplace les galets, désenfiler tout le paquet embrayage (photo 5 et photo 6). Remonter tout en suivant les opérations dans le sens inverse. **Attention:** la fermeture de l'écrou embrayage doit être 90Nm ou 9 Kgm (photo 7).

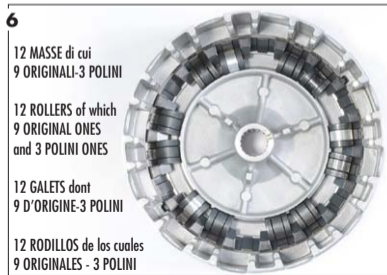
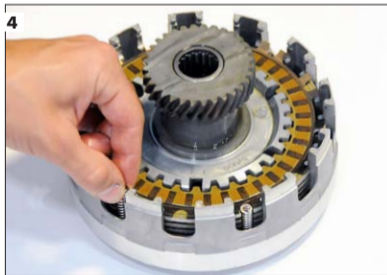
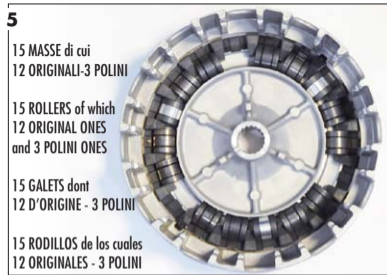
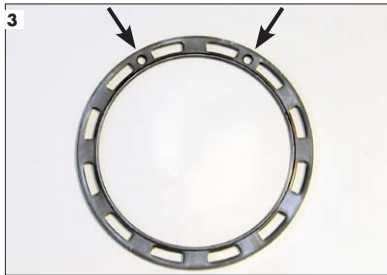
MUELLES Y RODDILOS PARA EMBRAGUE T-MAX

ELECCIÓN DE LAS CALIBRACIONES DE EMBRAGUE - Antes de desmontar las piezas, seguir cuidadosamente la tabla siguiente para elegir las piezas que tienen que sustituir:

MUELLE	CARGA A 21 mm	12 RODILLOS ORIGINALES	15 RODILLOS de los cuales 12 Originales 3 POLINI	12 RODILLOS de los cuales 9 Originales 3 POLINI
ORIGINAL	3 Kg	4.500 g/min	DESACONSEJADO	+500 g/min
ARGENTO	6 Kg	5.500 g/min	-500 g/min	+1.000 g/min
ORO	8 Kg	6.000 g/min	-300 g/min	+1.000 g/min

PRUEBAS REALIZADAS CON VARIADOR POLINI DE 12 RODILLOS

Desmontar el carenado lateral izquierdo para entrar el carter embrague. El motor tiene que estar frío para evitar ustiones. Vaciar el líquido de refrigeración destornillando los tornillos bajo el radiador. Vaciar el aceite motor. Quitar los tubos que conectan la bomba al circuito, el filtro de aire y desconectar el cable bobina/stator (foto1). Desmontar la tapa del carter con cuidado a las juntas y a no perder las chavetas de referencia. **Atención:** nunca rodar el volante y el hélice bomba. Esto les ayudará a volver a montar el carter. Antes de destornillar el embrague aconsejamos marcar las referencias de montaje del embrague en el eje de transmisión para volver a montarlo en la misma posición. Destornillar la tuerca y quitar el embrague (foto 2). Antes de desmontar el embrague marcar la posición de montaje de los eventuales agujeros de equilibrado (foto 3). Si hay que sustituir solo los muelles, quitar el anillo elástico, el disco, la arandela elástica y el empuje-disco. (foto 4); si es necesario añadir o sustituir los rodillos, desmontar todo el grupo embrague (foto 5 y foto 6). Volver a montar todas las piezas siguiendo las instrucciones en sentido contrario. **Atención:** cerrar la tuerca embrague a 90Nm o 9 KGm (foto7).



1

3

5

7

2

4

6

15 MASSE di cui
12 ORIGINALI-3 POLINI

15 ROLLERS of which
12 ORIGINAL ONES
and 3 POLINI ONES

15 GALETS dont
12 D'ORIGINE - 3 POLINI

15 RODILLOS de los cuales
12 ORIGINALES - 3 POLINI

12 MASSE di cui
9 ORIGINALI-3 POLINI

12 ROLLERS of which
9 ORIGINAL ONES
and 3 POLINI ONES

12 GALETS dont
9 D'ORIGINE-3 POLINI

12 RODILLOS de los cuales
9 ORIGINALES - 3 POLINI

HIGH QUALITY
HQ
TESTED

PI464