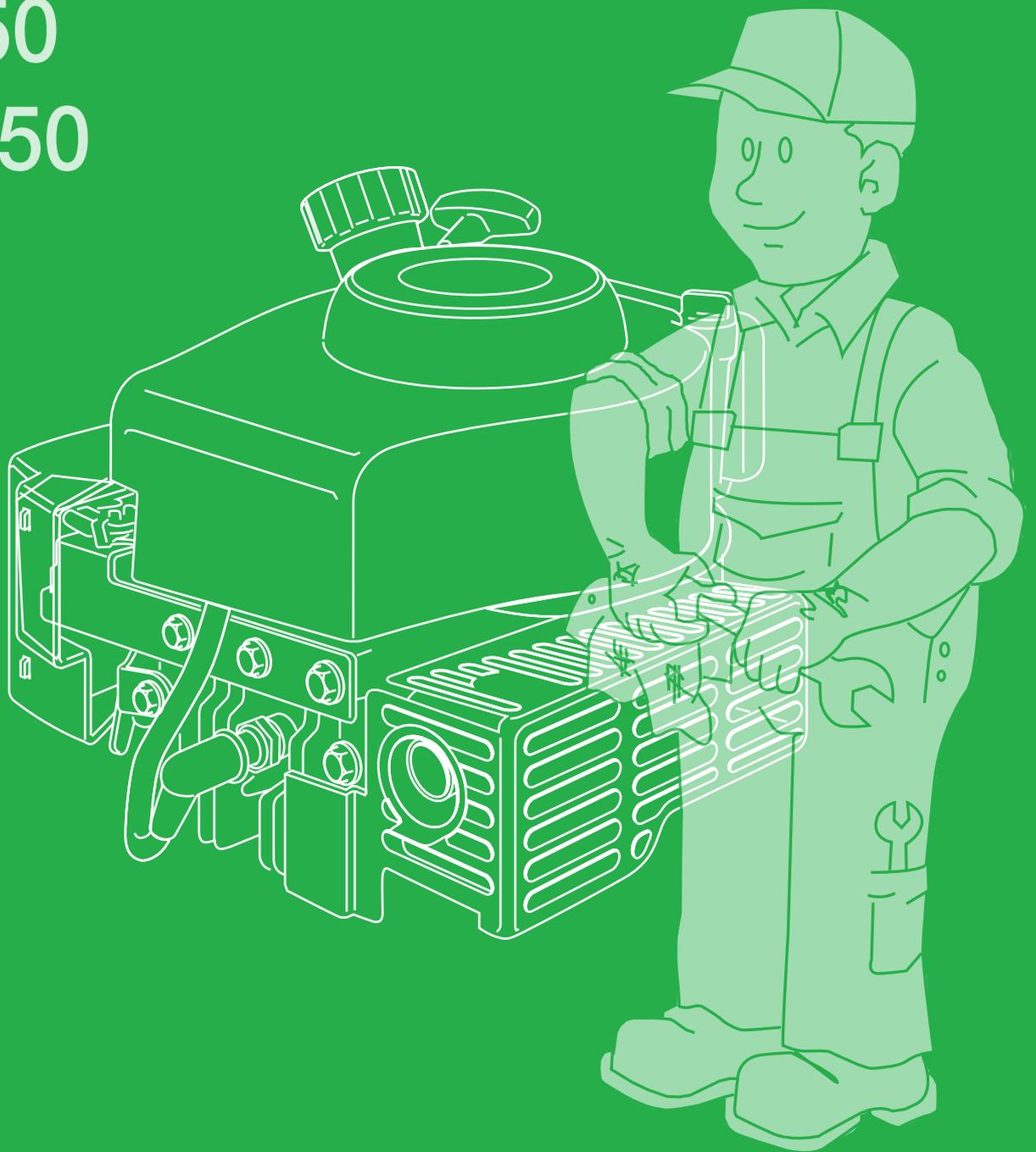


M150
SV150




GGP ENGINE TECHNOLOGY

Manuale d'officina

2007

SV150
M150

MANUALE D'OFFICINA

Rel. 2.0 - 4/2007

Il Costruttore si riserva di apportare al prodotto tutte le migliorie ritenute utili dal punto di vista tecnico o commerciale; pertanto si possono riscontrare differenze fra le varie serie di motori e quanto qui descritto, ferme restando le caratteristiche fondamentali e le varie modalità di intervento

© by GLOBAL GARDEN PRODUCTS Senza esplicita autorizzazione, è vietato ogni utilizzo delle illustrazioni e ogni copiatura, riproduzione o traduzione anche parziale dei testi di questo documento.

i.1 INDICI	▶ dal 2007 al
	▶ pagina 1 / 1

INDICE DEGLI ARGOMENTI

1. Regole e procedure del Centro Assistenza

In questo capitolo vengono trattati gli aspetti principali del rapporto fra il Costruttore e i Centri di Assistenza.

La stretta collaborazione fra Costruttore e Centri Assistenza è determinante per risolvere al meglio i problemi e per mantenere, nei confronti del Cliente, una immagine di efficienza e affidabilità. L'osservanza di queste brevi e semplici raccomandazioni ci ageverà in questo compito, evitando a noi e a voi eventuali malintesi, e reciproche perdite di tempo.

2. Norme generali e di sicurezza

In questo capitolo vengono trattati gli aspetti generali riguardo l'esecuzione dei lavori e le principali regole per garantire una buona riuscita dell'intervento; il tutto nel rispetto della tutela ambientale, della sicurezza di chi esegue il lavoro e della sicurezza dell'operatore nell'utilizzo dell'apparecchiatura.

3. Dati tecnici e specifiche

In questo capitolo vengono riassunte tutte informazioni tecniche riguardanti il motore, i dati di

regolazione, le coppie di serraggio, i materiali di consumo e i ricambi disponibili.

4. Messa a punto del motore

Sono indicati i criteri per impostare un programma di manutenzione e viene proposta una traccia per un intervento di messa a punto generale del motore.

5. Guida alla identificazione dei problemi

Sono riassunte le principali anomalie di funzionamento con l'indicazione delle cause probabili ed il rimando alle procedure da attuare per risolverle.

6. Interventi di assistenza

In questo capitolo vengono descritti gli interventi da effettuare per far fronte alle anomalie di funzionamento più frequenti.

Le descrizioni seguono necessariamente una sequenza logica e possono estendersi anche a operazioni non strettamente legate al tipo di intervento in atto.

In questo caso, una lettura attenta dell'intera procedura vi potrà aiutare a tralasciare tutte le operazioni non connesse al caso al quale vi state avvicinando, senza tuttavia il rischio di trascurare alcunché di necessario.

INDICE GENERALE

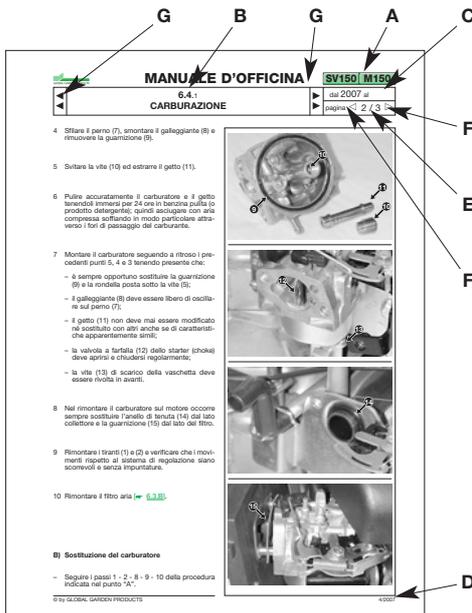
ii	1	Introduzione alla consultazione
1.1	0	Regole e procedure dei Centri Assistenza
2.1	0	Norme generali e di sicurezza
3.1	1	Dati tecnici e specifiche
4.1	0	Messa a punto e collaudo del motore
5.1	1	Guida alla identificazione dei problemi
6.1	1	Serbatoio e alimentazione
6.2	1	Gruppo avviamento
6.3	1	Sistema di aspirazione
6.4	1	Carburazione
6.5	1	Gruppo regolazione del carburatore
6.6	1	Impianto di accensione
6.7	1	Spegnimento e arresto motore
6.8	1	Gruppo scarico
6.9	1	Blocco motore

ii.1	dal 2007 al
INTRODUZIONE ALLA CONSULTAZIONE	pagina 1 / 1

INTRODUZIONE ALLA CONSULTAZIONE

Questo manuale è stato redatto allo scopo di aiutare i Centri di Assistenza nelle operazioni di manutenzione, smontaggio e riparazione dei motori SV150.

In ogni pagina del manuale sono riportate le seguenti informazioni:



- A)** Tipo o tipi di motore per le quali la pagina è valida.
- B)** Numerazione progressiva della pagina secondo il seguente criterio:
 - le prime due cifre separate da un punto indicano la sezione e il capitolo;
 - la terza cifra determina l'indice di modifica.
- C)** Validità temporale della pagina, riferita all'anno di costruzione [↩ 3.1.A] o ai numeri ai matricola.
- D)** Data di emissione.
- E)** Numero della pagina e numero totale di pagine necessarie a sviluppare l'argomento trattato.
- F)** Presenza di pagine precedenti o successive nell'ambito dell'argomento trattato.
- G)** Presenza di capitoli precedenti e successivi rispetto al capitolo attuale.

Nel manuale sono presenti alcuni simboli:

⚠ Richiama l'attenzione su una operazione da eseguire con particolare cura per non compromettere la funzionalità e la sicurezza della macchina.

⚠ Richiama l'attenzione su una operazione da eseguire con particolare attenzione per non compromettere l'integrità fisica di chi esegue il lavoro.

➡ Indica il rimando ad un'altra procedura o parte del manuale.

➤ Evidenzia tutte le operazioni che richiedono diverse modalità di intervento a seconda della versione del motore.

NOTA
Tutte le indicazioni "destra", "sinistra", "anteriore", "posteriore", "superiore" e "inferiore" si riferiscono al motore montato sul rasaerba, visto dalla posizione di lavoro dell'utilizzatore.

Volutamente è stata trascurata la descrizione degli interventi più semplici e immediati alla portata di un buon meccanico, preferendo approfondire gli aspetti più specifici, con l'indicazione degli accorgimenti più opportuni per una esecuzione ottimale dei lavori.

Vi preghiamo di voler prendere visione di tutto il contenuto di questo manuale, in modo che possiate acquisire una buona conoscenza di base del motore, indispensabile per poter intervenire razionalmente, senza errori e inutili perdite di tempo.

Vi rammentiamo che le problematiche connesse all'impiego sono ampiamente trattate nel libretto di istruzioni dell'Utente.

1.1.0	dal 2004 al
REGOLE E PROCEDURE DEI CENTRI ASSISTENZA	pagina 1 / 1

1.1 REGOLE E PROCEDURE DEI CENTRI ASSISTENZA

A) Validità delle garanzie

La garanzia è fornita nei tempi, nei modi e nei limiti dei rapporti contrattuali in essere.

B) Interventi in assistenza post garanzia

Per ciascun intervento, il Centro Assistenza dovrà compilare un rapporto contenente il numero di matricola del motore [➡ [3.1.A](#)], l'indicazione sommaria degli inconvenienti lamentati, dell'intervento eseguito e degli eventuali ricambi impiegati.

Copia di tali rapporti dovrà essere conservata e messa a disposizione del Costruttore, unitamente ai pezzi sostituiti, a fronte di eventuali contestazioni del Cliente.

C) Segnalazione anomalie

È cosa gradita e opportuna che vengano segnalati al Costruttore tutti i casi di anomalie ricorrenti con particolare frequenza; ciò consentirà l'attento esame del problema e l'introduzione degli opportuni correttivi in fase di produzione. Analogamente il Costruttore segnalerà le eventuali anomalie riscontrate sui motori prodotti, con l'indicazione delle procedure più idonee a porvi rimedio.

D) Richieste ricambi

Nelle richieste dei pezzi di ricambio, è indispensabile citare il numero di codice, facendo riferimento alle tavole esplose corrispondenti all'anno di fabbricazione, riportato sulla marcatura di identificazione [➡ [3.1.A](#)].

 	2.1.0 NORME GENERALI E DI SICUREZZA	 	dal 2004 al pagina 1 / 1
--	--	--	-----------------------------

2.1 NORME GENERALI E DI SICUREZZA

A) Grado di preparazione degli addetti

Tutte le operazioni di manutenzione, smontaggio e riparazione devono essere eseguite da meccanici esperti, a conoscenza di tutte le norme di sicurezza e di prevenzione degli infortuni, dopo aver preso visione delle procedure indicate nel presente manuale.

B) Principi di sicurezza da attuare

Tutte i motori sono costruiti conformemente alle normative europee vigenti in tema di sicurezza.

Per mantenere inalterato nel tempo il livello di sicurezza iniziale, è opportuno che il Centro Assistenza si comporti di conseguenza, effettuando le opportune verifiche ogni volta che se ne presenti l'occasione.

In particolare ogni volta che viene richiesto un intervento sul motore (o sulla macchina sulla quale è montato) dovrà:

1) verificare:

- il corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza;
- che non siano stati rimossi i carter e le protezioni;
- che non siano state rimosse o rese illeggibili le etichette di indicazione o prescrizione (che vengono considerate parte integrante dei dispositivi di sicurezza).

2) dovrà inoltre provvedere a:

- ripristinare il corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza eventualmente manomessi o rimossi;
- rimontare carter e protezioni inefficaci, danneggiati o mancanti;
- sostituire le etichette illeggibili;
- non avvallare qualsiasi intervento o modifica sulla macchina o sul motore che comporti cambiamenti nelle prestazioni e che induca ad un uso improprio o comunque diverso da quello per cui è stato progettato e omologato;
- avvertire il Cliente che l'inosservanza dei punti sopra elencati comporta automaticamente il decadimento della Garanzia e il declino di ogni responsabilità del Costruttore.

C) Precauzioni durante il lavoro

Gli interventi qui descritti non comportano, di massima, particolari situazioni di pericolo che non siano

quelle connesse ad ogni intervento meccanico, ed ovviabili con la normale attenzione e prudenza che di norma dovrebbe accompagnare questo tipo di lavoro.

Oltre alla osservanza delle usuali norme di prevenzione degli infortuni tipiche di ogni officina meccanica, si raccomanda di:

- **scollegare il cappuccio della candela prima di iniziare ogni intervento;**
- **proteggere le mani con adeguati guanti da lavoro, specialmente nel caso di interventi in prossimità del gruppo di taglio;**
- **assicurarsi che l'intervento in atto non provochi fuoriuscite o perdite anche accidentali di benzina;**
- **non fumare durante gli interventi sul serbatoio o la manipolazione della benzina;**
- **non inalare vapori di olio o benzina;**
- **ripulire immediatamente ogni traccia di benzina eventualmente versata;**
- **effettuare le prove del motore in ambiente ben ventilato o in presenza di adeguati sistemi di aspirazione dei gas di scarico;**
- **non disperdere nell'ambiente olio, benzina e altri rifiuti ad alto impatto ambientale. Questi rifiuti devono essere smaltiti secondo le normative vigenti.**

D) Attrezzatura richiesta

Tutte le operazioni sono eseguibili con gli attrezzi normalmente disponibili in una buona Officina Meccanica in ambito motoristico.

Per alcuni interventi, sono consigliati degli attrezzi o apparecchiature particolari [\[➡ 3.1.F\]](#).

E) Simbologia e terminologia adottata ai fini della sicurezza

Nel presente manuale alcuni paragrafi sono preceduti da simboli che indicano:



Operazione da eseguire con particolare cura per non compromettere la funzionalità e la sicurezza del motore e/o della macchina su cui è montato.



Operazione da eseguire con particolare attenzione per non compromettere l'integrità fisica di chi esegue il lavoro.

L'indicazione "ATTENZIONE" evidenzia il rischio di lesioni personali o a terzi in caso di inosservanza.

4.1.0	dal 2004 al
MESSA A PUNTO E COLLAUDO DEL MOTORE	pagina 1 / 1

4.1 MESSA A PUNTO E COLLAUDO DEL MOTORE

A) Criteri di intervento

Il Libretto di Istruzioni prevede una serie di interventi del Cliente volti ad assicurare un minimo di manutenzione di base. Per le operazioni che non sempre sono alla sua portata, il Centro Assistenza dovrebbe farsi carico di mantenere il motore in perfetta efficienza, agendo secondo due linee d'intervento:

- Eseguire una messa a punto del motore ogni volta che se ne presenti l'occasione.
- Proporre al Cliente un programma periodico di manutenzione, da eseguire ad intervalli prestabiliti (ad esempio a fine stagione o in previsione di un lungo periodo di inattività).

B) Programma di messa a punto del motore

A fronte di una generica richiesta di messa a punto del motore, oppure in ogni occasione di intervento sul rasaerba, è bene che il Centro Assistenza esegua una serie di operazioni al fine di mantenere il motore in efficienza.

Un intervento di messa a punto deve comprendere:

- soffiatura esterna e pulizia della testata, del cilindro e del silenziatore da residui di erba e fango;
- controllo livello olio, rabbocco o sostituzione se necessario;
- controllo visivo dello stato della fune di avviamento e verifica della regolarità di funzionamento;
- pulizia e manutenzione del filtro aria [↔ 6.3];
- svuotamento e pulizia del serbatoio del carburante e controllo dello sfiato [↔ 6.1];
- regolazione dei regimi di minimo e massimo [↔ 6.4 e 6.5];
- controllo visivo dello stato della candela e del cavo di accensione; verifica della distanza tra gli elettrodi [↔ 6.6];
- serraggio delle viti di fissaggio [↔ 6.9];
- collaudo funzionale [↔ punto "C"].

Qualora i controlli e le regolazioni non portassero a un risultato soddisfacente, consultare il capitolo 5 per identificare rapidamente le cause del problema e i rimedi da adottare.

C) Collaudo funzionale

Al termine di ogni intervento è necessario effettuare un collaudo funzionale, a verifica dell'efficacia delle operazioni eseguite. Il collaudo deve avvenire nel rispetto delle norme di sicurezza previste per l'uso del rasaerba sul quale il motore è montato.

Le fasi in cui si articola il collaudo funzionale sono quelle sotto indicate.

1. Rifornimento e verifica del sistema di alimentazione. Eseguito il rabbocco con benzina fresca, verificare la tenuta del serbatoio, del tappo e del tubo di collegamento al carburatore.

2. Prova di avviamento a freddo. Con il comando acceleratore in posizione "CHOKE", effettuare alcuni avviamenti per assicurarsi che avvenga regolarmente.

3. Verifica giri motore. A motore sufficientemente caldo, controllare il regime di funzionamento del motore con il comando dell'acceleratore in posizione "SLOW" e "FAST"; i valori devono essere quelli indicati [↔ 3.1.B].

4. Prova di avviamento a caldo. A motore caldo e con il comando acceleratore in posizione "SLOW", effettuare alcuni avviamenti per assicurarsi che avvengano regolarmente.

5. Prova di arresto e freno motore. Rilasciando la leva del freno del rasaerba, lo spegnimento del motore deve essere istantaneo e senza incertezze, e la rotazione deve arrestarsi entro 3 secondi.

Se ognuna di queste operazioni si è conclusa positivamente si può considerare che il motore è in grado di fornire le prestazioni richieste e può essere riconsegnato al cliente.

5.1.1	dal 2007 al
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEI PROBLEMI	pagina 1 / 5

A) Il motore non parte

Causa probabile	Commento	Rimedio
-----------------	----------	---------

Problemi della macchina

Il cavo del freno motore è rotto o non ancorato	Il comando a cavo non aziona l'interruttore della massa della bobina.	Regolare e/o sostituire il cavo [↖ 6.7.A]
---	---	--

Problemi elettrici

Il microinterruttore è guasto	Se il microinterruttore rimane bloccato in posizione premuta, non si interrompe il collegamento a massa della bobina.	Sostituire il microinterruttore [↖ 6.7.B]
-------------------------------	---	--

Non arriva corrente alla candela	<p>La candela è mal collegata, difettosa o con gli elettrodi troppo distanti.</p> <p>La bobina è guasta e non fornisce corrente, oppure il traferro è eccessivo.</p>	<p>Controllare la candela e l'efficienza del sistema di accensione con la prova scintilla [↖ 6.6.A]</p>
----------------------------------	--	---

Problemi al blocco motore

Incrostazioni nella camera di combustione	Le incrostazioni nella camera di combustione assorbono la miscela fresca rendendo difficoltoso l'avviamento e possono compromettere la chiusura delle valvole.	Smontare la testata e rimuovere le incrostazioni [↖ 6.9.A]
---	--	---

Scarsa compressione	Le viti della testata si possono allentare, provocando la bruciatura della guarnizione.	Smontare la testata e sostituire la guarnizione [↖ 6.9.A]
---------------------	---	--

Le fasce del pistone si possono usurare per il passaggio di polvere causato dal filtro aria eccessivamente sporco o non oliato, oppure per surriscaldamento dovuto a mancanza d'olio.	Sostituire il motore [↖ 6.9.C]
---	---

B) Il motore stenta a partire o dà un contraccolpo

Causa probabile	Commento	Rimedio
-----------------	----------	---------

Problemi della macchina

La lama del rasaerba è allentata	La lama allentata annulla l'effetto del volano e il contraccolpo può rendere difficoltoso l'avviamento.	Controllare il fissaggio del mozzo e della lama del rasaerba
----------------------------------	---	--

Problemi di aspirazione

Filtro aria intasato	Il filtro intasato provoca un arricchimento della miscela e il motore tende ad ingolfarsi.	Controllare e pulire il filtro aria [↖ 6.3.A]
----------------------	--	--

5.1.1	dal 2007 al
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEI PROBLEMI	pagina ◀ 2 / 5 ▶

Problemi di carburazione

Carburatore sporco	Se si otturano il getto e i condotti interni del carburatore si riduce l'apporto di benzina e il motore non funziona regolarmente.	Controllare e pulire il carburatore [↩ 6.4.A]
Cattiva tenuta dello spillo del carburatore	Se la valvola a spillo non chiude, il combustibile in eccesso nella vaschetta può raggiungere la camera di combustione attraverso il collettore di aspirazione; questo può portare ad ingolfare il motore e può essere pericoloso poiché la benzina può trafilare attraverso le fasce e raggiungere la coppa dell'olio. L'olio, miscelato con la benzina perde le sue proprietà lubrificanti e il motore si deteriora rapidamente.	Pulire la sede e lo spillo del carburatore [↩ 6.4.A] o sostituire il carburatore [↩ 6.4.B]
Farfalla dello starter (choke) bloccata	La valvola a farfalla dell'avviamento a freddo (choke) può bloccarsi in posizione chiusa, a causa di una miscela eccessivamente grassa.	Controllare e pulire il carburatore [↩ 6.4.A] e la valvola a farfalla

C) L'avviamento è difficoltoso richiede uno sforzo eccessivo sulla fune

Causa probabile	Commento	Rimedio
-----------------	----------	---------

Problemi della macchina

Il cavo della trazione del rasaerba (se presente) è piegato, bloccato o mal regolato	L'avviamento del motore deve avvenire con la trazione del rasaerba completamente disinserita; una scorretta regolazione del cavo può generare una resistenza anomala che rende più duro l'avviamento.	Controllare e/o registrare il cavo di trazione del rasaerba
--	---	---

Problemi causati dal motore

Presenza di olio nella testata	Se il motore è rimasto inclinato con la candela in basso, è possibile che l'olio sia trafilato nella testata attraverso le fasce. Questo provoca una compressione eccessiva unitamente ad una diminuita presenza di miscela nella camera di combustione.	Smontare la testata e ripulire [↩ 6.9.A]
--------------------------------	--	--

D) Il motore parte ma non sta in moto

Causa probabile	Commento	Rimedio
-----------------	----------	---------

Problemi di alimentazione

Il tappo del serbatoio ha lo sfiato otturato	La mancanza di sfiato nel serbatoio impedisce il regolare afflusso di carburante nella vaschetta del carburatore; esaurito il carburante nella vaschetta, il motore si ferma. Dopo qualche	Pulire e/o sostituire i tappo [↩ 6.1.C]
--	--	---

5.1.1	dal 2007 al
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEI PROBLEMI	pagina ◀ 3 / 5 ▶

minuto, la vaschetta si riempie ed il motore può ripartire, arrestandosi comunque di nuovo dopo breve tempo.

Filtro carburante intasato

All'interno del serbatoio è posto un filtro, costituito da una retina metallica che può intasarsi in presenza di sporcizia o di una patina dovuta a combustibile vecchio.

Svuotare e pulire il serbatoio [↩ [6.1.B](#)]

Problemi di accensione

Mancanza o insufficienza di corrente alla candela

Collegamenti incerti dei cavi elettrici o malfunzionamento dei componenti possono causare irregolarità di funzionamento.

Controllare la candela e l'efficienza del sistema di accensione con la prova scintilla [↩ [6.6.A](#)]

E) Il motore non rende (potenza scarsa)

Causa probabile	Commento	Rimedio
-----------------	----------	---------

Problemi della macchina

Il cavo dell'acceleratore non è ben regolato

La posizione di "FAST" dell'acceleratore può non corrispondere alla posizione di "FAST" del carburatore, riducendo l'afflusso di miscela e quindi la potenza erogata.

Controllare e/o regolare il cavo dell'acceleratore [↩ [6.5.A](#)]

Problemi di carburazione

Carburatore sporco

Se si otturano il getto e i condotti interni del carburatore si riduce l'apporto di benzina e il motore cala di rendimento.

Controllare e pulire il carburatore [↩ [6.4.A](#)]

Malfunzionamento del regolatore o problemi alla tiranteria

➤ **SV150:** L'aletta del regolatore pneumatico rotta o non perfettamente libera nel movimento non agisce opportunamente sul carburatore.

Controllare tutto il sistema di regolazione [↩ [6.5](#)]

➤ **M150:** La leva del regolatore trasferisce il movimento del dispositivo interno a masse centrifughe alla tiranteria di comando del carburatore; se la leva non è correttamente in fase rispetto al perno, non agisce opportunamente sulla tiranteria.

La tiranteria del regolatore piegata o deformata o non perfettamente libera nel movimento impedisce al regolatore di raggiungere la posizione di fondo corsa.

5.1.1	dal 2007 al
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEI PROBLEMI	pagina ◀ 4 / 5 ▶

Scarsa compressione

Le fasce del pistone si possono usurare per passaggio di polvere o per surriscaldamento dovuto a mancanza d'olio.

Sostituire il motore
[↩ 6.9.C]

Le viti della testata si possono allentare, provocando la bruciatura della guarnizione.

Smontare la testata e sostituire la guarnizione [↩ 6.9.A]

Problemi ambientali

Il motore è utilizzato ad una altitudine elevata

La rarefazione dell'aria in montagna provoca una riduzione di potenza di circa il 10-12% ogni 1000 metri di altitudine.

Suggerire al cliente di adeguare lo sforzo della macchina alla ridotta potenza disponibile

F) Il motore ha un funzionamento irregolare

Causa probabile	Commento	Rimedio
-----------------	----------	---------

Problemi di carburazione

Trafilamenti d'aria nel carburatore

I trafiletti d'aria attraverso le guarnizioni possono causare irregolarità di funzionamento e difficoltà a mantenere il minimo (2200-2500 giri/1').

Sostituire le guarnizioni del carburatore
[↩ 6.4.A]

Malfunzionamento del regolatore o problemi alla tiranteria

L'aletta del regolatore pneumatico rotta o non perfettamente libera nel movimento non agisce opportunamente sul carburatore.

Controllare tutto il sistema di regolazione
[↩ 6.5]

La tiranteria del regolatore piegata o deformata o non perfettamente libera nel movimento impedisce al regolatore di raggiungere la posizione di fondo corsa.

Problemi di accensione

Regolazione inadeguata del traferro della bobina

La regolazione del traferro fra volano e bobina deve essere di 0,25-0,40 mm.

Regolare il traferro [↩ 6.6.B] e, se il problema persiste, occorre sostituire la bobina [↩ 6.6.C]

G) Il motore va fuori giri

Causa probabile	Commento	Rimedio
-----------------	----------	---------

Problemi di carburazione

Regolatore bloccato

Un eccesso di sporcizia o la rottura di una molla possono bloccare i movimenti del regolatore, o impedirne il ritorno

Controllare il regolatore [↩ 6.5.B]

5.1.1	dal 2007 al
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEI PROBLEMI	pagina ◀ 5 / 5

H) Il motore non si spegne

Causa probabile	Commento	Rimedio
-----------------	----------	---------

Problemi della macchina

Il cavo del freno motore è piegato o bloccato	Al rilascio della leva, non viene premuto il microinterruttore di massa.	Controllare e/o regolare il cavo [↔ 6.7.A]
---	--	--

Problemi elettrici

Il cavo di massa è staccato o rotto	Il cavo rotto o staccato impedisce al microinterruttore di chiudere a massa il circuito elettrico	Controllare il collegamento a massa [↔ 6.7.B]
-------------------------------------	---	---

J) Il motore vibra

Causa probabile	Commento	Rimedio
-----------------	----------	---------

Problemi della macchina

Lama non equilibrata	La lama non equilibrata o allentata porta a vibrazioni e ad una usura prematura di tutte le parti interne del motore.	Smontare e equilibrare la lama e serrare le viti ai valori prescritti
----------------------	---	---

Fissaggi del motore allentati	Un motore con i fissaggi allentati può essere pericoloso per l'utilizzatore e provocare rotture alle parti interne.	Serrare le viti di fissaggi ai valori prescritti [↔ 6.9.C]
-------------------------------	---	--

K) Il motore non si arresta entro 3 secondi dallo spegnimento

Causa probabile	Commento	Rimedio
-----------------	----------	---------

Problemi al sistema di arresto

Guarnizione di attrito rotta o mancante	Di norma, lo spessore della guarnizione di attrito è in grado di assicurare una buona azione frenante per tutta la durata del motore. Qualora si staccasse dalla leva, occorre intervenire tempestivamente per evitare che il metallo, strisciando sul volano, provochi pericolose scintille.	Sostituire il gruppo di arresto motore [↔ 6.7.D]
---	---	--

6.1.1 SERBATOIO E ALIMENTAZIONE

dal 2007 al
pagina 1 / 3

6.1 SERBATOIO E ALIMENTAZIONE

INFORMAZIONI GENERALI

Il sistema di alimentazione comprende il serbatoio della benzina, collegato al carburatore da una tubazione; un filtro a rete, posto sul fondo del serbatoio, impedisce a depositi e impurità di raggiungere il carburatore.

L'alimentazione alla vaschetta del carburatore avviene per gravità e il volume di benzina sottratta al serbatoio durante il funzionamento è compensato da uno sfiato posto nel tappo.

Il malfunzionamento dell'alimentazione può manifestarsi con:

- mancato o difficoltoso avviamento o scarsa potenza (se non dovuti ad altre cause):
 - = Filtro benzina sporco [↔ 6.1.B];
 - = Tubazione benzina otturata;
 - = Inefficienza dello sfiato [↔ 6.1.C].

INTERVENTI DI ASSISTENZA

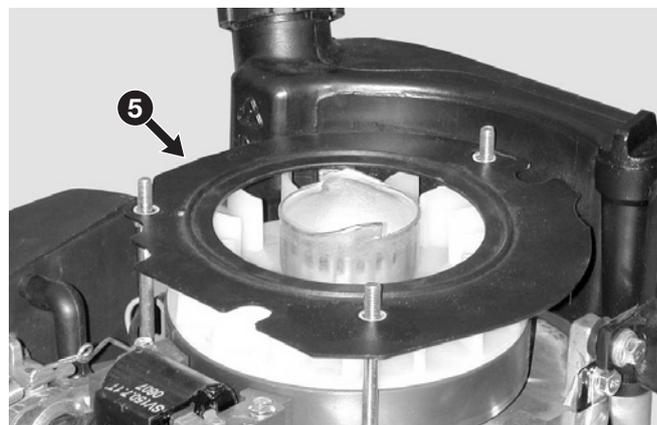
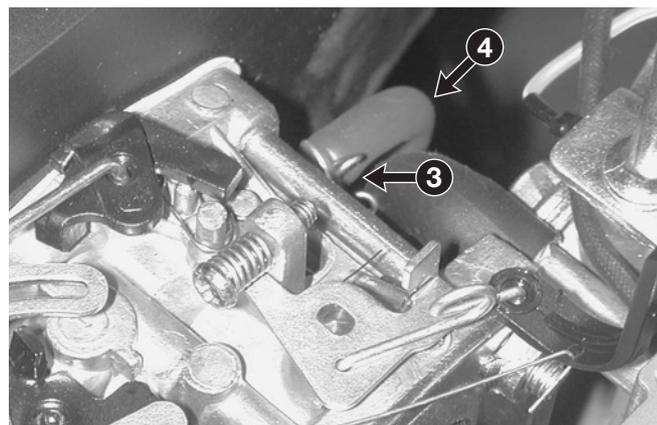
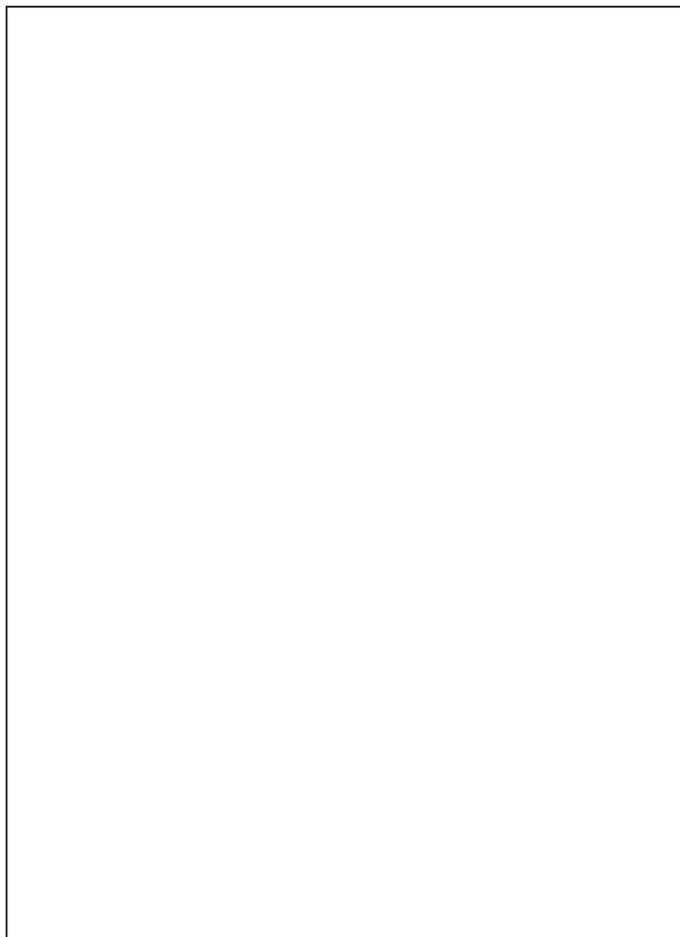


ATTENZIONE! Ogni intervento sul serbatoio e sul sistema di alimentazione deve avvenire in condizioni di sicurezza per chi lo esegue; pertanto:

- non fumare;
- svuotare sempre il serbatoio;
- eseguire questa operazione in ambiente ventilato, lontano da una fiamma libera o fonti di calore non protette;
- raccogliere la benzina in un adatto contenitore munito di tappo, utilizzando un imbuto ed evitando che possa spandersi sul banco di lavoro;
- ripulire immediatamente qualsiasi traccia di benzina eventualmente versata;
- controllare di aver collegato le tubazioni prima di immettere nuovamente la benzina nel serbatoio.

A) Svuotamento e rimozione del serbatoio

- 1 Rimuovere il convogliatore [↔ 6.2A].
- 2 Rimuovere la fascetta (3) del tubo benzina (4) dal lato del carburatore e raccogliere in un contenitore adatto tutto il carburante presente nel serbatoio.
- 3 Rimuovere la paratia (5) del convogliatore.



6.1.1 SERBATOIO E ALIMENTAZIONE

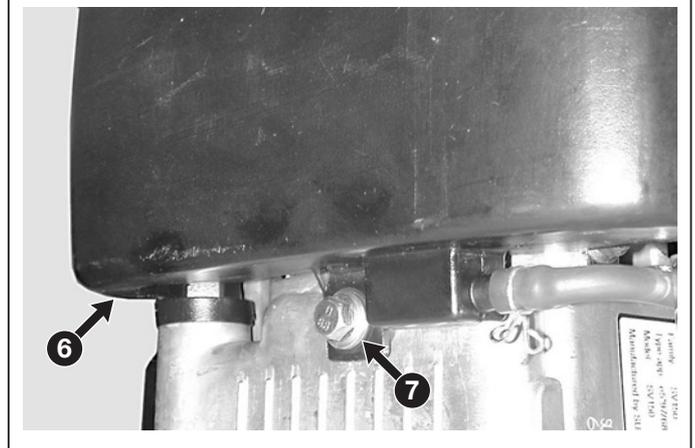
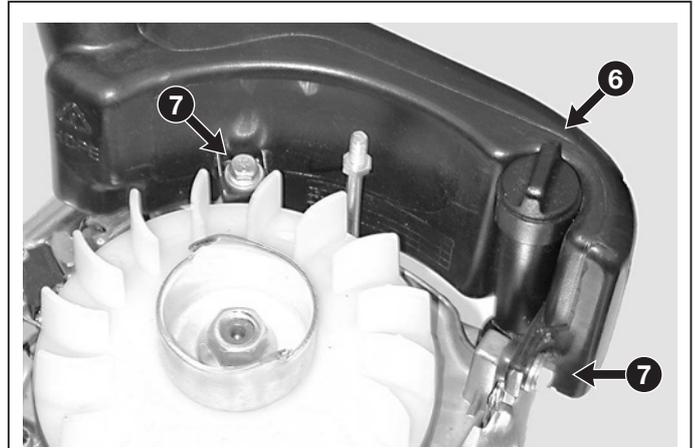
dal 2007 al

pagina ◀ 2 / 3 ▶

- 4 Il serbatoio (6) è fissato da tre viti (7).
- 5 Al montaggio, seguire a ritroso la procedura sopra indicate.
- 6 Rimontare il convogliatore [➔ [6.2A](#)].

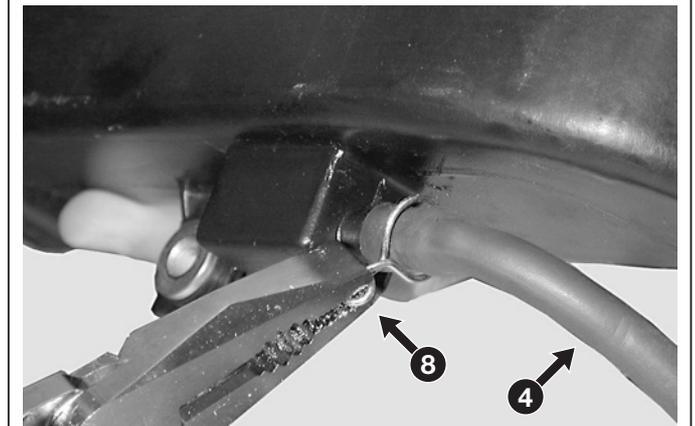


ATTENZIONE! Accertarsi dell'integrità e tenuta del tubo benzina (4) prima di immettere il nuovo carburante.

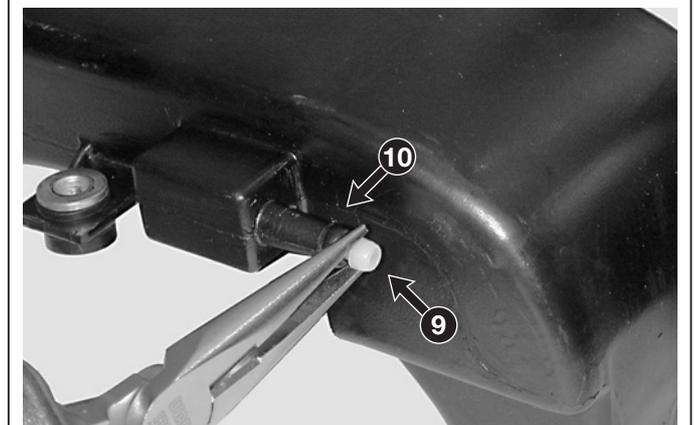


B) Pulizia del serbatoio

- 11 Rimuovere il convogliatore [➔ [6.2A](#)].
- 12 Rimuovere la fascetta (8) dal lato del serbatoio e scollegare il tubo della benzina (4).
- 13 Sfilare il gambo del filtrino (9) e soffiare aria compressa in modo da rimuovere i depositi presenti all'interno.
- 14 Tenendo chiuso il foro del tubetto (10), immettere circa 100 cl di benzina pulita e agitare con forza per pulire l'interno del serbatoio.
- 15 Svuotare il serbatoio ed eliminare la benzina utilizzata per la pulizia, secondo le norme vigenti.
- 16 Rimontare il serbatoio [➔ [6.1.A](#)].
- 17 Rimontare il convogliatore [➔ [6.2A](#)].



ATTENZIONE! Accertarsi dell'integrità e tenuta del tubo benzina (4) prima di immettere il nuovo carburante.





6.1.1 SERBATOIO E ALIMENTAZIONE

dal 2007 al
pagina 3 / 3

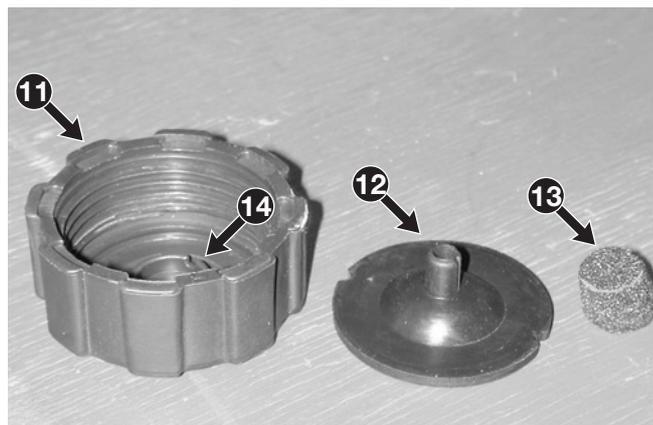
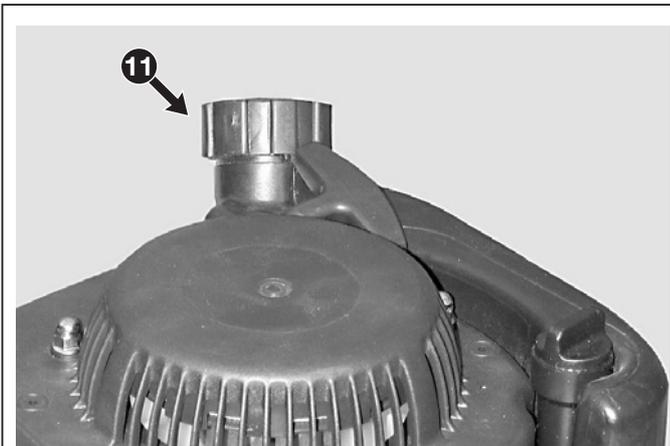
C) Controllo e pulizia dello sfiato

21 Togliere il tappo (11) ed estrarre la guarnizione (12) e la spugna (13).

- 22 Controllare che:
- la guarnizione (12) sia integra e senza screpolatura o tagli;
 - i passaggi d'aria (14) all'interno del tappo non siano otturati;
 - la spugna (13) non sia schiacciata o rotta.

NOTA

Sostituire sempre il tappo completo se la guarnizione o la spugna risultano danneggiate.



Coppie di serraggio

7 Viti fissaggio serbatoio 4-7 Nm

<p>◀</p> <p>◀</p>	<p>6.2.1</p> <p>GRUPPO AVVIAMENTO</p>	<p>▶</p> <p>▶</p>	<p>dal 2007 al</p> <p>pagina 1 / 2 ▶</p>
-------------------	---	-------------------	--

6.2 GRUPPO AVVIAMENTO

INFORMAZIONI GENERALI

Il gruppo avviamento è integrato nel convogliatore superiore ed è costituito da una fune avvolta su una puleggia.

Il movimento dalla puleggia al volano magnete (e quindi all'albero motore) si trasmette per mezzo di una coppia di agganci; il ritorno della puleggia e il riavvolgimento della fune è ottenuto da una molla a spirale.

Oltre al caso di rottura della fune, i malfunzionamenti del gruppo avviamento possono manifestarsi con:

- mancato avviamento dopo l'aggancio (se non dovuto ad altre cause):
= fune troppo corta che non fornisce un inadeguato numero di giri al motore [↪ [6.2.B](#)].
- mancato aggancio della puleggia al volano magnete, avvertibile da uno svolgimento senza sforzo della fune:
= deformazione o rottura degli agganci [↪ [6.2.C](#)].
- ritorno incerto o mancante della fune:
= rottura della molla.

In tutti i casi, occorre rimuovere il convogliatore per procedere alle necessarie verifiche o riparazioni.

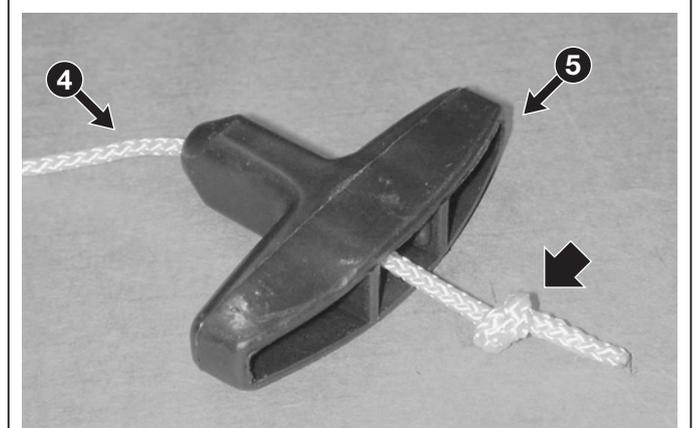
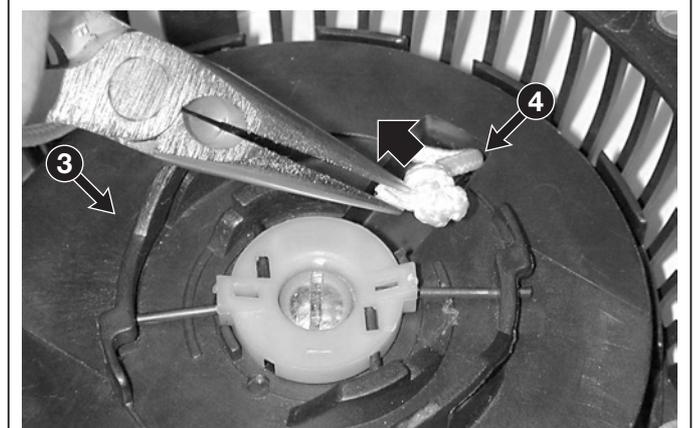
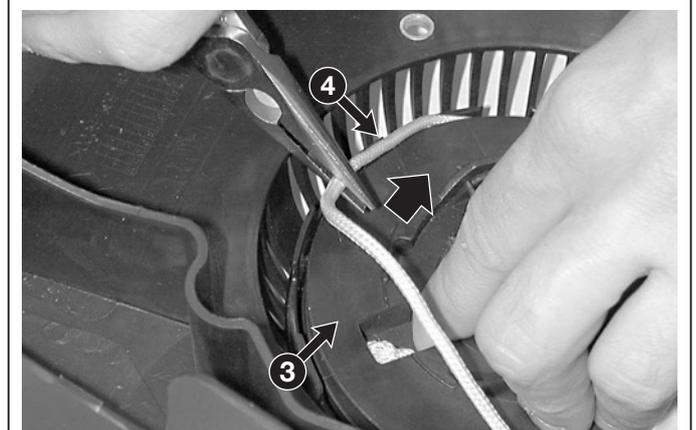
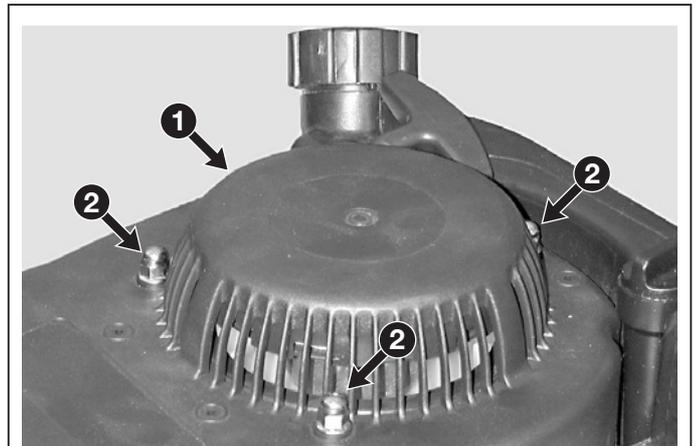
INTERVENTI DI ASSISTENZA

A) Rimozione del convogliatore

- 1 Il convogliatore (1) è accessibile dopo la rimozione delle eventuali capottine esterne, ed è fissato da tre dadi (2).

B) Sostituzione della fune

- 11 Rimuovere il convogliatore [↪ [6.2.A](#)].
- 12 Tenere ferma la puleggia (3) e svolgere lentamente (in senso orario) tutta la fune (4) in modo da scaricare gradualmente la molla di richiamo; nel caso di rottura della fune, la molla risulterà già scaricata e si dovrà solo svolgere la fune.
- 13 Disfare o tagliare il nodo terminale della fune e rimuovere lo spezzone rimasto agganciato alla puleggia.
- 14 Tagliare uno spezzone di fune (4) (Ø 4,5 mm e





6.2.1 GRUPPO AVVIAMENTO

dal 2007 al
pagina 2 / 2

lunghezza 2,40 m), introdurre un capo nel foro della puleggia (3) e formare un nodo in modo che non possa fuoriuscire.

- 15 Introdurre l'altro capo della fune nel foro del convogliatore, bloccandolo alla impugnatura (5) tramite un nodo.
- 16 Ruotare la puleggia (3) e la fune (4) in senso antiorario per circa 8 giri completi in modo da caricare la molla; quindi rilasciare con cautela la puleggia per permettere alla fune di avvolgersi completamente sulla puleggia.
- 17 Verificare che la puleggia (3) sia libera di ruotare.
- 18 Verificare che, dopo aver tirato la fune per tutta la sua lunghezza, la puleggia (3) abbia la possibilità di compiere altri 2-3 giri prima di compattare la molla.
- 19 Rimontare il convogliatore [➡ [6.2.A](#)].

C) Sostituzione degli agganci

- 21 Rimuovere il convogliatore [➡ [6.2.A](#)].
- 22 Svitare la vite centrale (6) e smontare la boccia (7) e gli agganci (8), facendo attenzione a non sfilare la puleggia (3) dalla sua sede.

NOTA

La vite (6) ha un filetto sinistrorso e quindi deve essere **svitata in senso orario**.

NOTA

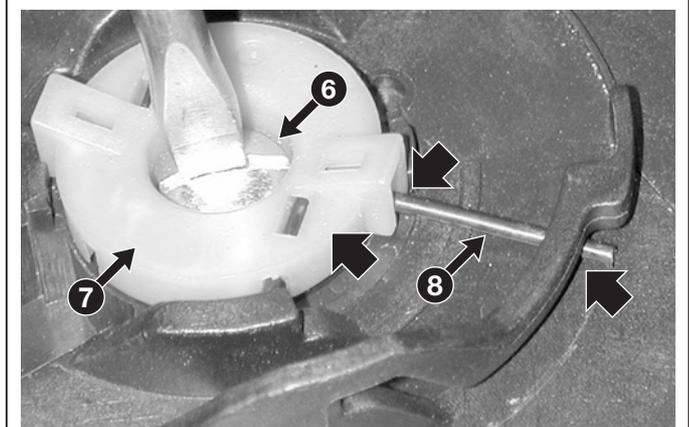
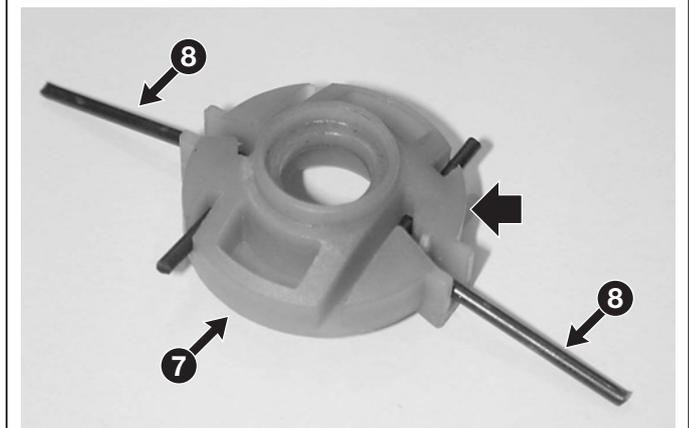
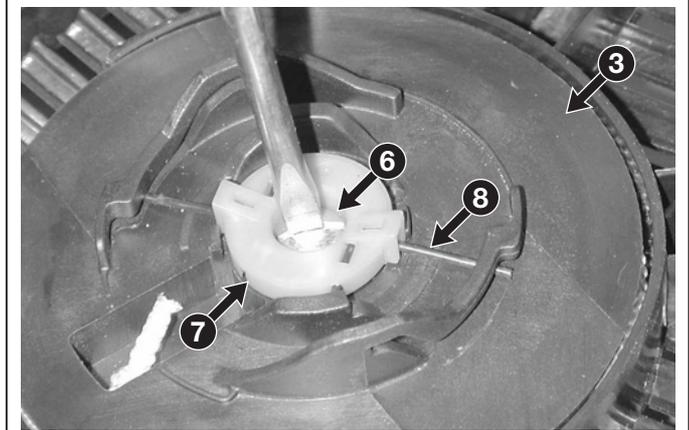
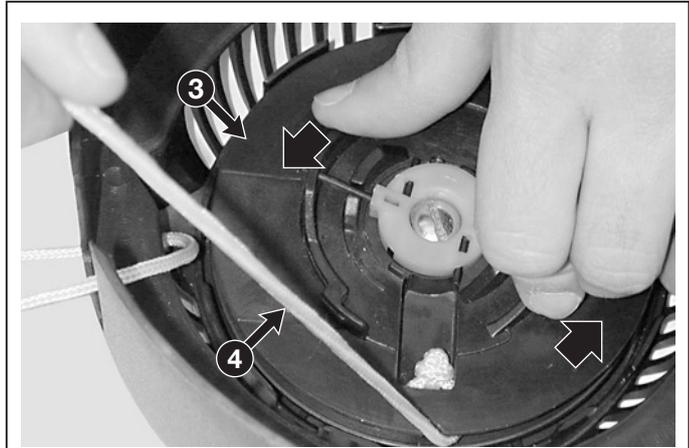
Sostituire sempre in blocco gli agganci (8), la boccia (7) e la vite (6).

- 23 Montare i nuovi agganci (8) facendo attenzione a posizionarli correttamente rispetto alla boccia (7) e alle guide ricavate nel mozzo della puleggia (3) e serrare la vite (6) **avvitandola in senso antiorario**, lasciando una buona scorrevolezza di rotazione della puleggia.

- 24 Rimontare il convogliatore [➡ [6.2.A](#)].

Coppie di serraggio

- | | | |
|---|------------------------------------|--------|
| 2 | Dadi fissaggio convogliatore | 4-7 Nm |
| 6 | Vite fissaggio avvitatore | 4-6 Nm |



6.3.1 SISTEMA DI ASPIRAZIONE

dal 2007 al

pagina 1 / 2

6.3 SISTEMA DI ASPIRAZIONE

INFORMAZIONI GENERALI

Il sistema di aspirazione si avvale di un filtro dell'aria direttamente collegato al carburatore e di un collettore che convoglia la miscela aria/benzina verso la valvola di aspirazione.

Il malfunzionamento del sistema di aspirazione può manifestarsi con:

- mancato o difficoltoso avviamento o scarsa potenza (se non dovuti ad altre cause):
= Filtro aria otturato [➔ 6.3.A];

Il filtro dell'aria è posto sul lato destro del motore ed è ispezionabile senza necessità di rimuovere altri componenti.

La rimozione dell'intero corpo del filtro è richiesta solo per accedere al carburatore.

INTERVENTI DI ASSISTENZA

A) Manutenzione dell'elemento filtrante

- 1 Pulire la zona circostante il coperchio (1) del filtro.
- 2 Togliere il coperchio (1) sganciando la linguetta posteriore (2) e rimuovere l'elemento filtrante (3a oppure 3b).

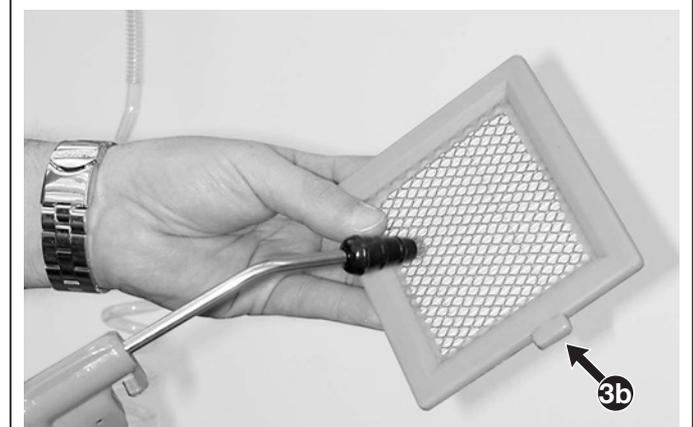
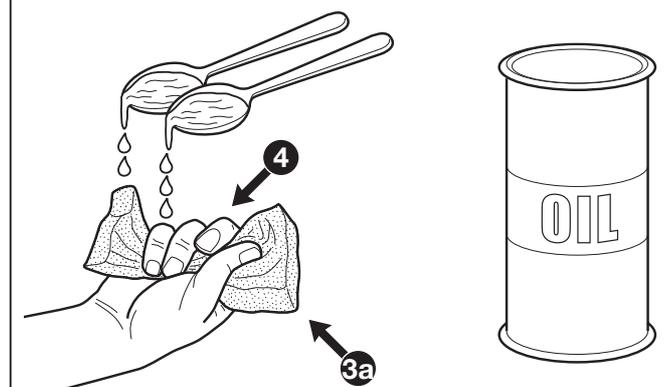
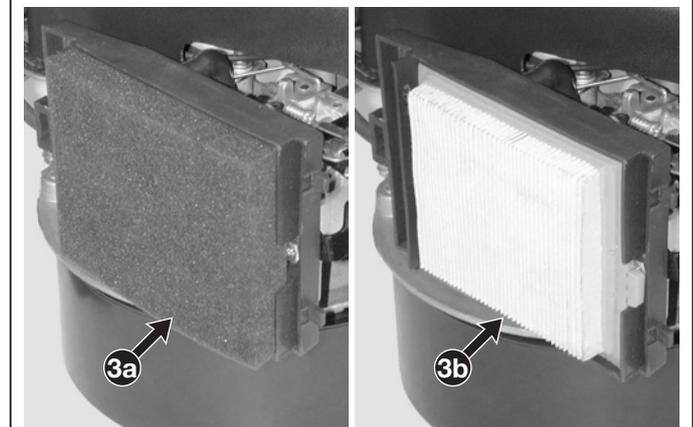
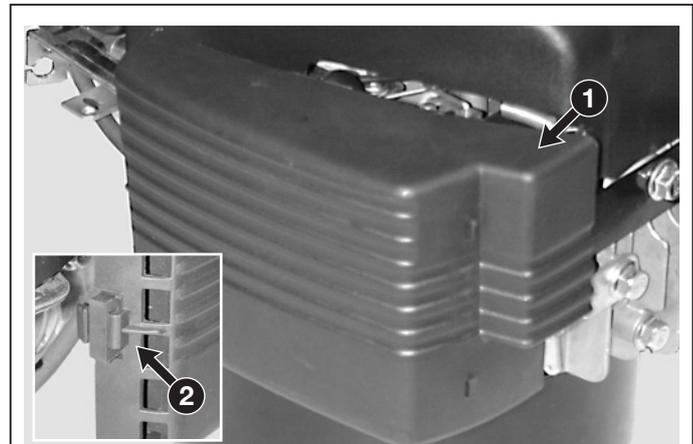
➤ SV150 - Con elemento filtrante in spugna:

IMPORTANTE! L'elemento filtrante deve essere mantenuto ben pulito ed imbevuto d'olio e sostituito se rotto, tagliato o con parti sbriciolate. Non usare aria compressa per la pulizia dell'elemento filtrante.

- 3 Lavare l'elemento filtrante in spugna in acqua e detergente ed asciugarlo con un panno pulito.
- 4 Impregnare l'elemento filtrante con 2 cucchiaini di olio motore pulito e strizzarlo più volte per distribuire uniformemente l'olio (4).
- 5 Rimuovere l'eventuale olio in eccesso con un panno pulito.

➤ M150 - Con elemento filtrante a cartuccia:

IMPORTANTE! Non usare acqua, benzina,





6.3.1 SISTEMA DI ASPIRAZIONE

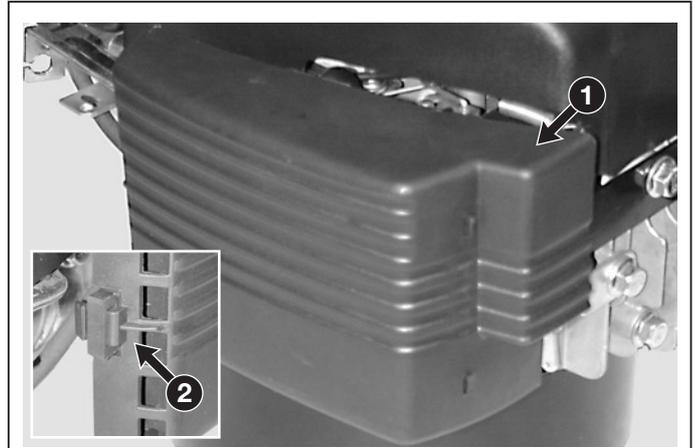
dal 2007 al
pagina 2 / 2

detersivi o altro per la pulizia dell'elemento filtrante.

6 Soffiare con aria compressa dal lato interno per rimuovere polvere e residui d'erba.

7 Con un getto di aria compressa, pulire l'interno del corpo (5) del filtro da polvere e detriti d'erba, avendo l'avvertenza di chiudere il foro del condotto di aspirazione (6), in modo da non immetterli nel condotto stesso.

8 Sistemare l'elemento filtrante (3a oppure 3b) nel suo alloggiamento e richiudere il coperchio (1).



B) Rimozione del corpo del filtro

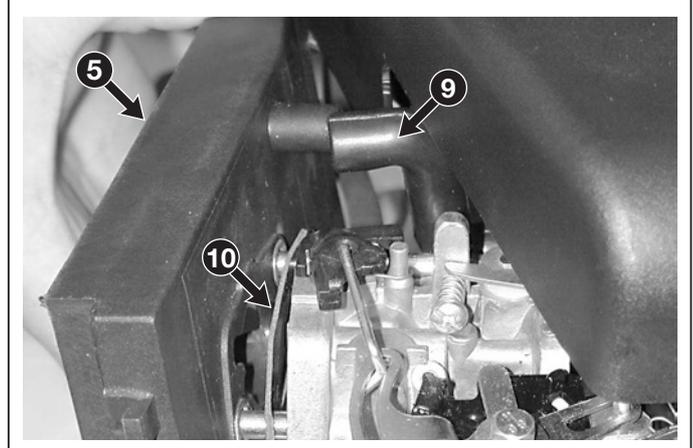
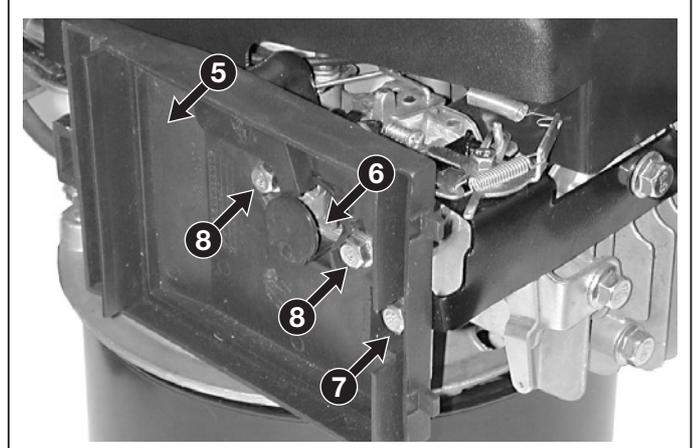
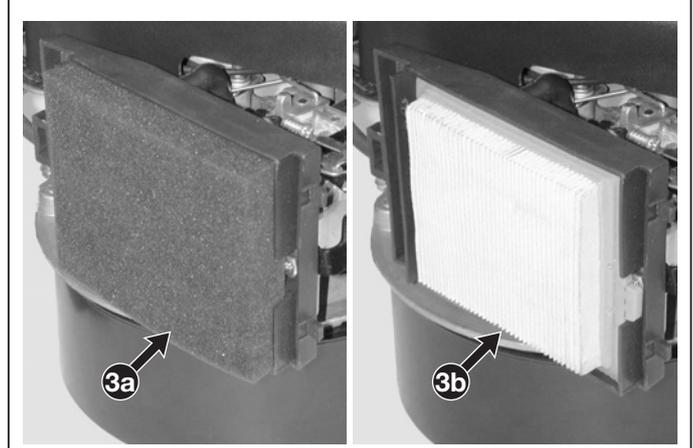
11 Pulire la zona circostante il coperchio (1) del filtro.

12 Togliere il coperchio (1) sganciando la linguetta posteriore (2) e rimuovere l'elemento filtrante (3a oppure 3b).

13 Per rimuovere il corpo (5) del filtro, svitare la vite (7), che fissa la staffa di supporto del gruppo regolatore, e le due viti (8) tenendo presente che queste ultime fissano anche il carburatore al blocco motore.

14 Scollegare il tubetto (9) di ricircolo dei vapori d'olio.

15 Al montaggio, curare il corretto posizionamento della guarnizione (10) e rammentare di collegare il tubetto (9) di ricircolo dei vapori d'olio.



Coppie di serraggio

- 7 Vite fissaggio staffa regolatore 6-8 Nm
- 8 Vite fissaggio carburatore 6-8 Nm

<p>◀</p> <p>◀</p>	<p>6.4.1</p> <p>CARBURAZIONE</p>	<p>▶</p> <p>▶</p>	<p>dal 2007 al</p> <hr/> <p>pagina 1 / 3 ▶</p>
-------------------	--	-------------------	--

6.4 CARBURAZIONE

INFORMAZIONI GENERALI

Il carburatore è del tipo a galleggiante a getto fisso con comando "CHOKE".

Il malfunzionamento del carburatore può manifestarsi con:

- mancato o difficoltoso avviamento o scarsa potenza (se non dovuti ad altre cause):
= Carburatore sporco [↪ 6.4.A].
- funzionamento irregolare del motore (se non dovuto ad altre cause):
= Trafilamenti d'aria all'interno del carburatore [↪ 6.4.A].

INTERVENTI DI ASSISTENZA

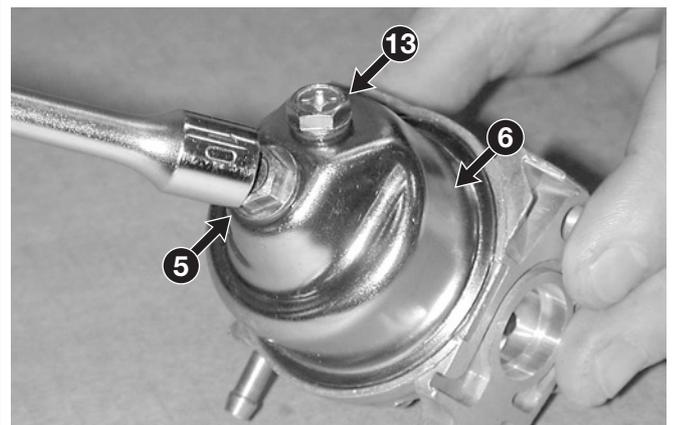
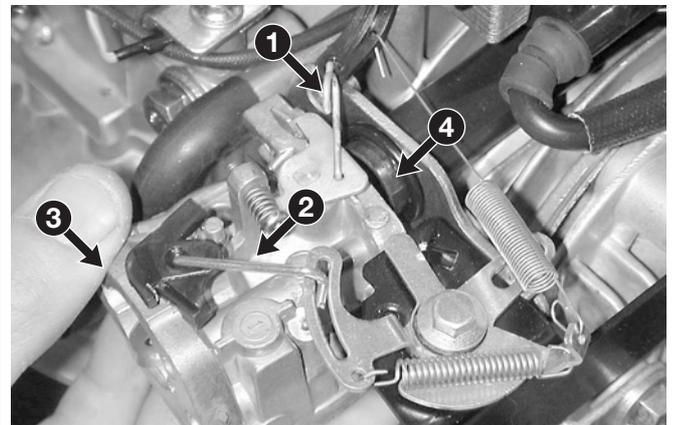
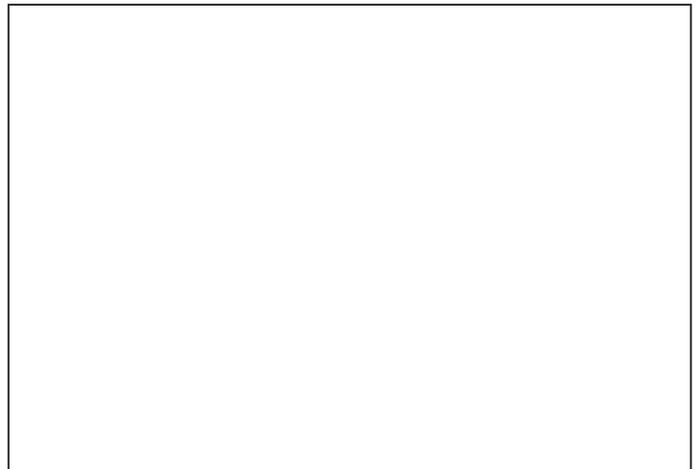


ATTENZIONE! Ogni intervento sul carburatore deve avvenire in condizioni di sicurezza per chi lo esegue; pertanto:

- non fumare;
- svuotare sempre il serbatoio, se la presenza della benzina non è strettamente necessaria all'operazione da eseguire;
- eseguire questa operazione in ambiente ventilato, lontano da una fiamma libera o fonti di calore non protette;
- raccogliere la benzina in un adatto contenitore munito di tappo, utilizzando un imbuto ed evitando che possa spandersi sul banco di lavoro;
- ripulire immediatamente qualsiasi traccia di benzina eventualmente versata;
- controllare di aver collegato le tubazioni prima di immettere nuovamente la benzina nel serbatoio.

A) Rimozione e pulizia del carburatore

- 1 Rimuovere il filtro dell'aria [↪ 6.3.B].
- 2 Scollegare i due tiranti (1) e (2) e sfilare il carburatore (3) dal collettore di aspirazione (4).
- 3 Svitare la vite centrale (5) che fissa la vaschetta (6) facendo attenzione a recuperare adeguatamente tutta la benzina ancora presente nella vaschetta.





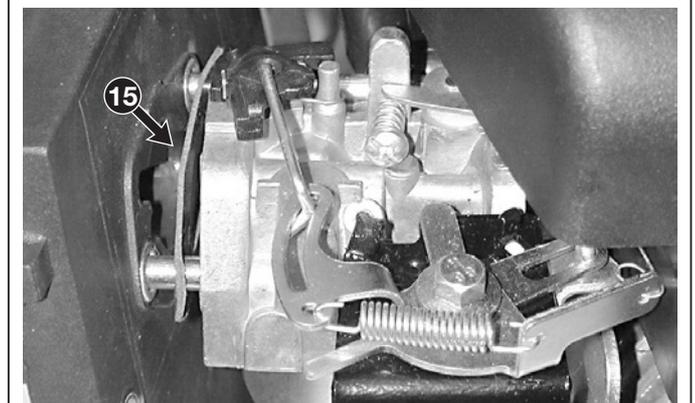
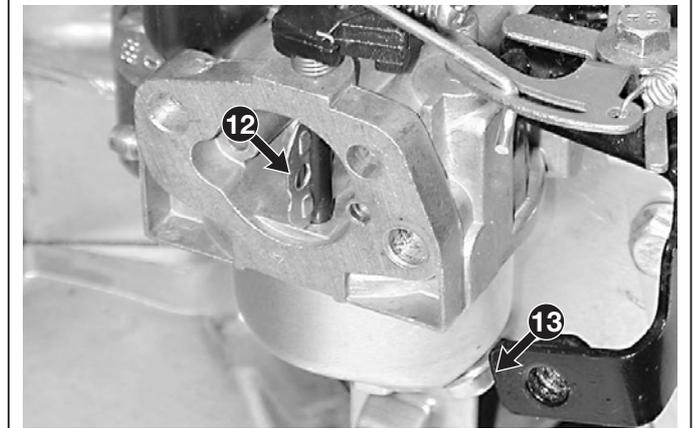
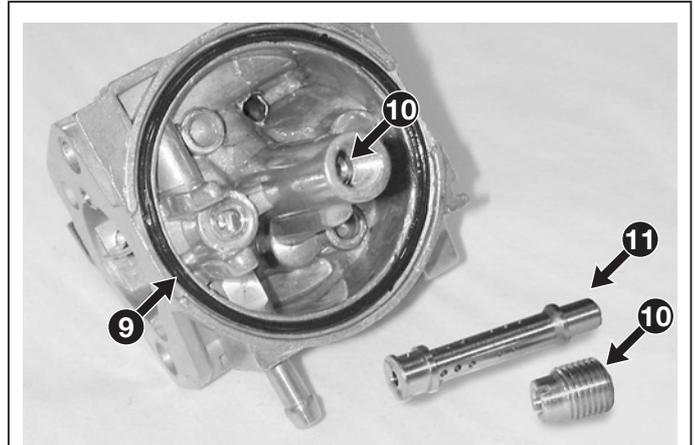
6.4.1 CARBURAZIONE



dal 2007 al

pagina ◀ 2 / 3 ▶

- 4 Sfilare il perno (7), smontare il galleggiante (8) e rimuovere la guarnizione (9).
- 5 Svitare la vite (10) ed estrarre il getto (11).
- 6 Pulire accuratamente il carburatore e il getto tenendoli immersi per 24 ore in benzina pulita (o prodotto detergente); quindi asciugare con aria compressa soffiando in modo particolare attraverso i fori di passaggio del carburante.
- 7 Montare il carburatore seguendo a ritroso i precedenti punti 5, 4 e 3 tenendo presente che:
 - è sempre opportuno sostituire la guarnizione (9) e la rondella posta sotto la vite (5);
 - il galleggiante (8) deve essere libero di oscillare sul perno (7);
 - il getto (11) non deve mai essere modificato né sostituito con altri anche se di caratteristiche apparentemente simili;
 - la valvola a farfalla (12) dello starter (choke) deve aprirsi e chiudersi regolarmente;
 - la vite (13) di scarico della vaschetta deve essere rivolta in avanti.
- 8 Nel rimontare il carburatore sul motore occorre sempre sostituire l'anello di tenuta (14) dal lato collettore e la guarnizione (15) dal lato del filtro.
- 9 Rimontare i tiranti (1) e (2) e verificare che i movimenti rispetto al sistema di regolazione siano scorrevoli e senza impuntature.
- 10 Rimontare il filtro aria ➔ [6.3.B](#).



B) Sostituzione del carburatore

- Seguire i passi 1 - 2 - 8 - 9 - 10 della procedura indicata nel punto "A".



6.4.1 CARBURAZIONE

▶ dal 2007 al
▶ pagina ◀ 3 / 3

C) Regolazione del regime minimo

- 21 Verificare che il cavo acceleratore sia regolato correttamente [↪ 6.5.A].
- 22 Lasciare scaldare il motore per qualche minuto, quindi portare il comando acceleratore in posizione "SLOW". Tramite il contagiri (21), verificare il regime di rotazione.

NOTA

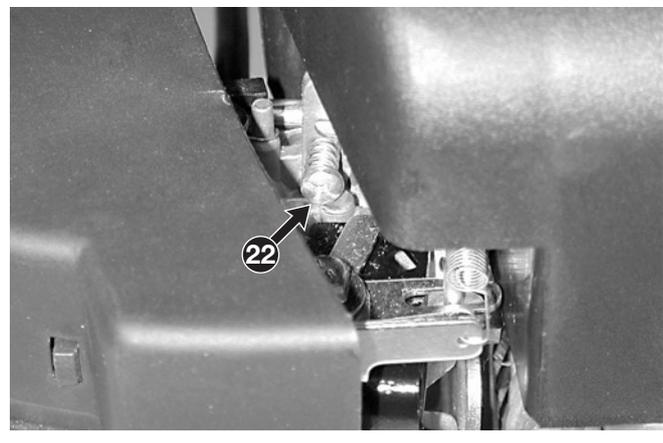
Il regime al minimo del motore deve essere compreso fra 2200 e 2500 giri/1'.

- 23 Agire sulla vite (22) del carburatore fino ad ottenere un minimo stabile che rispetti i valori sopra indicati.

D) Regolazione del regime massimo

NOTA

Questa operazione si esegue agendo sul gruppo di regolazione [↪ 6.5.B].



Informazioni tecniche

Regime al minimo (SLOW) 2200-2500 giri/1'

Attrezzi speciali

- 21 Contagiri

6.5.1	dal 2007 al
GRUPPO REGOLAZIONE DEL CARBURATORE	pagina 1 / 4

6.5 GRUPPO REGOLAZIONE DEL CARBURATORE

INFORMAZIONI GENERALI

Il sistema di regolazione del carburatore si avvale di un leverismo montato su un supporto fissato alla testata del motore, integrato da un dispositivo di regolazione che può essere:

- **pneumatico, per SV150.** Questo dispositivo è costituito da un'aletta che, sotto la spinta dell'aria del volano, tende a chiudere la farfalla principale del carburatore, in contrasto con la molla principale della leva di comando; l'equilibrio tra il comando acceleratore e la spinta dell'aria sull'aletta adegua l'afflusso di miscela nel motore in funzione della potenza richiesta.
- **a masse centrifughe, per M150.** Il sistema di regolazione è costituito da un dispositivo a masse centrifughe la cui spinta, trasferita sulla leva di comando, tende a chiudere la farfalla principale del carburatore, in contrasto con la molla che la manterrebbe aperta; l'equilibrio tra il carico della molla e la spinta delle masse centrifughe sulla leva di comando modifica l'apertura della farfalla e adegua l'afflusso di miscela nel motore in modo da mantenere costante la velocità di rotazione pur variando il carico sul motore.

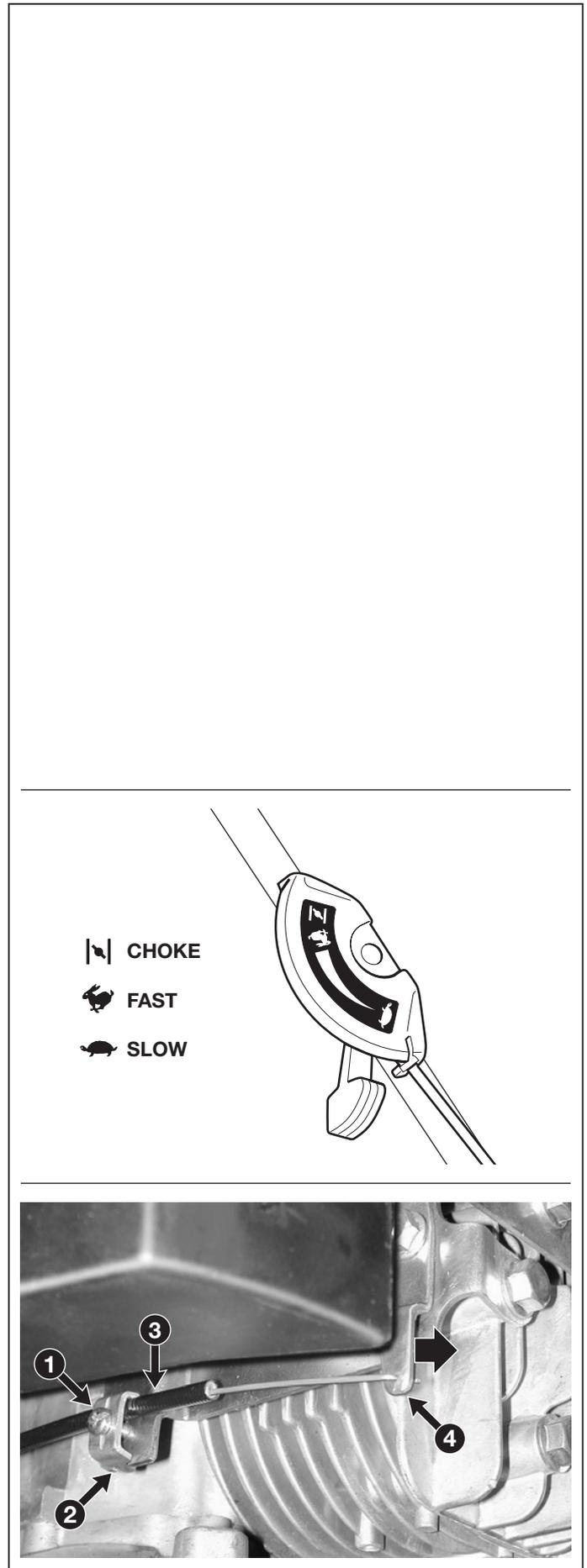
Il malfunzionamento del sistema di regolazione può manifestarsi con:

- mancato o difficoltoso avviamento o scarsa potenza (se non dovuti ad altre cause):
 - = Registrazione scorretta del cavo acceleratore [↔ 6.5.A];
 - = tiranteria piegata o deformata [↔ 6.5.B];
 - = rottura o blocco del dispositivo di regolazione [↔ 6.5.B].
- Funzionamento irregolare del motore (se non dovuto ad altre cause):
 - = rottura o blocco del dispositivo di regolazione [↔ 6.5.B].
- Motore che supera il regime massimo (fuori giri) (se non dovuto ad altre cause):
 - = rottura o blocco del dispositivo di regolazione [↔ 6.5.B].

INTERVENTI DI ASSISTENZA

A) Registrazione del cavo dell'acceleratore

- 1 Allentare la vite (1) del morsetto (2) in modo che la guaina (3) del cavo sia libera di scorrere.



<p>6.5.1</p> <p>GRUPPO REGOLAZIONE DEL CARBURATORE</p>	<p>dal 2007 al</p> <p>pagina ◀ 2 / 4 ▶</p>
---	--

- 2 Portare la leva del comando acceleratore in posizione "SLOW".
- 3 Spingere in avanti fino a fondo corsa la leva (4) del regolatore di velocità e, tenendola ferma in questa posizione, bloccare la guaina (3) del cavo serrando la vite (1) del morsetto (2).

B) Registrazione del regime massimo

- 11 Verificare che il cavo acceleratore sia regolato correttamente [↪ punto "A"].
- 12 Lasciare scaldare il motore per qualche minuto, quindi portare il comando acceleratore in posizione "FAST". Tramite il contagiri (21), verificare il regime di rotazione.

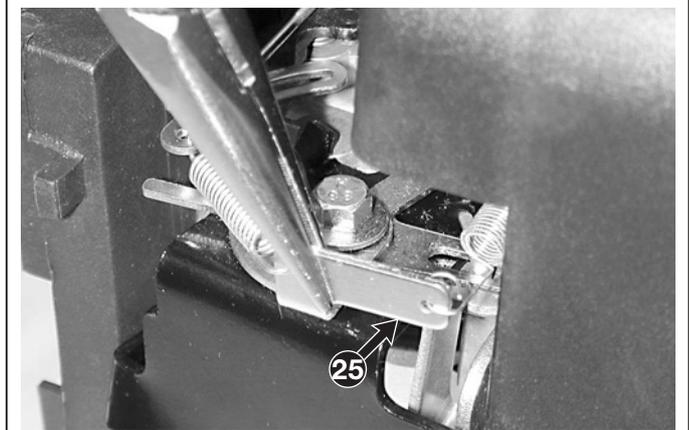
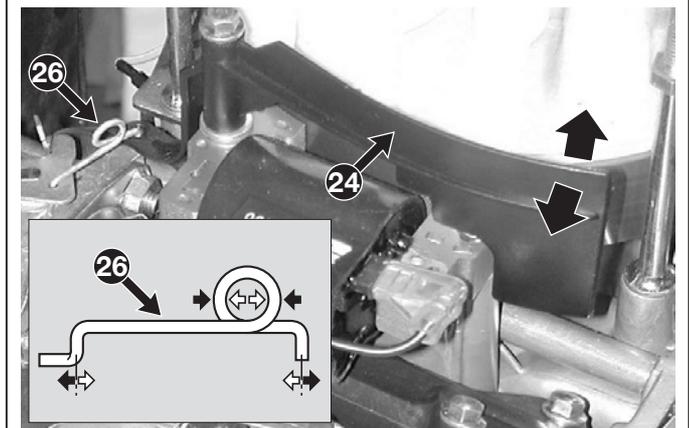
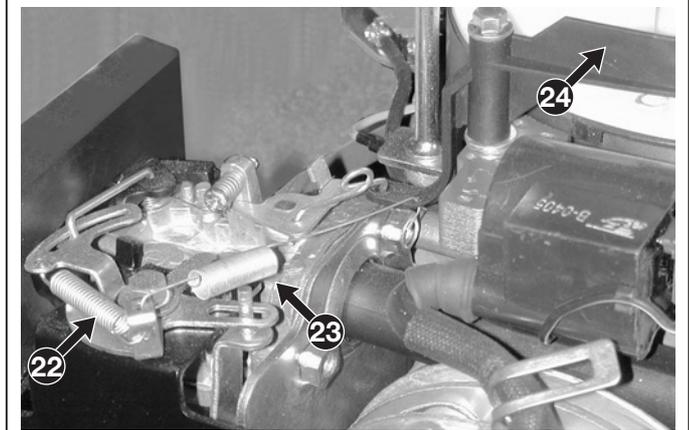
NOTA

Il regime massimo del motore deve essere compreso fra 2800 e 3000 giri / 1'; se questo valore non viene riscontrato, occorre procedere come sotto indicato.

- 13 Verificare:
 - che la molla (22) sia integra e che il filo di aggancio della molla (23) non risulti piegato, ed eventualmente sostituirla;
 - che le leve non siano piegate o deformate, ed eventualmente sostituire in blocco il supporto [↪ punto "C"];

➤ SV150 - Con regolatore pneumatico:

- 14 Verificare che l'aletta (24) del dispositivo pneumatico non sia rotta e che sia libera nel movimento. Se l'aletta è rotta, anche in parte, occorre sostituirla [↪ punto "D"];
- 15 Nel caso le verifiche sopra citate non evidenziassero anomalie, una differenza fra il regime rilevato e quello previsto è compensabile piegando leggermente la squadretta (25) di aggancio delle molle:
 - verso l'interno, per diminuire i giri;
 - verso l'esterno, per aumentare i giri.
- 16 Qualora non si riuscisse ad ottenere i valori citati, è possibile modificare la posizione dell'aletta (24) rispetto al volano; questo si ottiene agendo sull'anello centrale del tirante (26), stringendolo o allargandolo per aumentare o ridurre l'interasse fra i terminali.

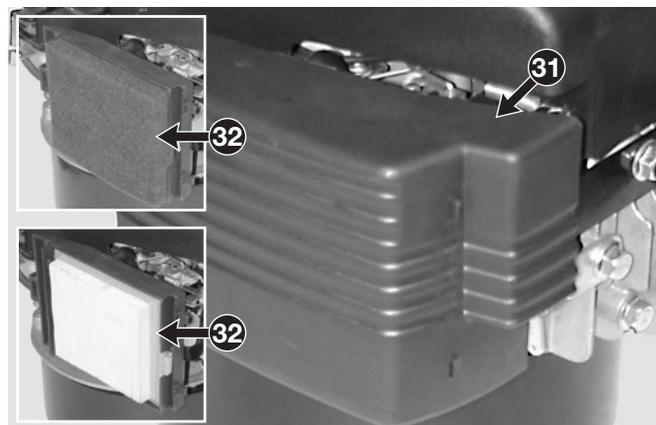
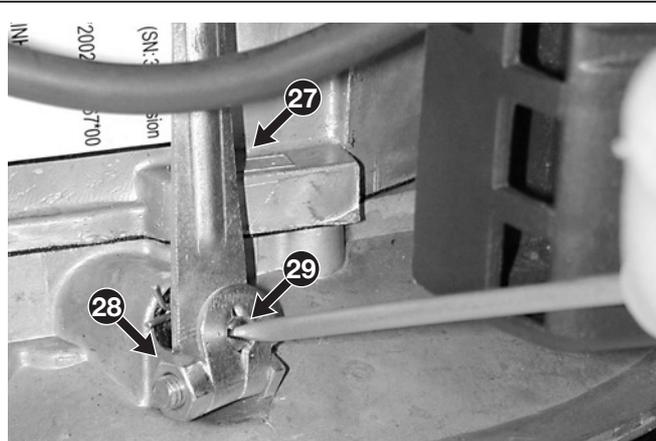


<p>6.5.1</p> <p>GRUPPO REGOLAZIONE DEL CARBURATORE</p>	<p>dal 2007 al</p> <p>pagina ◀ 3 / 4 ▶</p>
---	--

➤ **M150 - Con regolatore a masse centrifughe:**

17 Nel caso le verifiche sopra citate non evidenziassero anomalie, occorre verificare la fasatura della leva (27) di comando del regolatore rispetto al dispositivo a masse centrifughe:

- arrestare il motore e portare il comando dell'acceleratore in posizione "FAST";
- allentare il dado (28) di bloccaggio della leva di comando (27);
- senza modificare la posizione della leva (27), ruotare con un cacciavite il perno (29) in senso orario fino a fondo corsa, quindi bloccare il dado (28).



C) Sostituzione del supporto leverismi

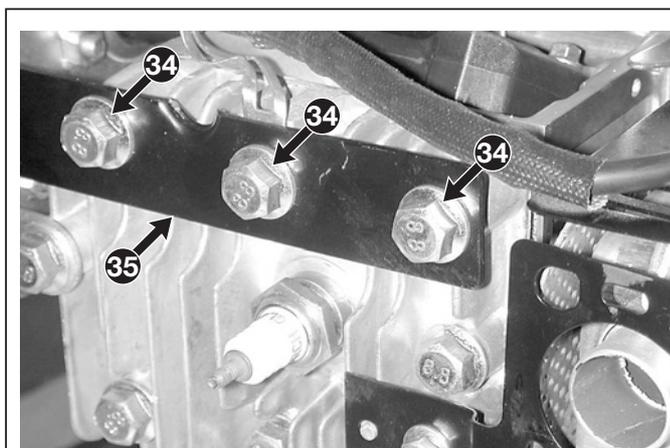
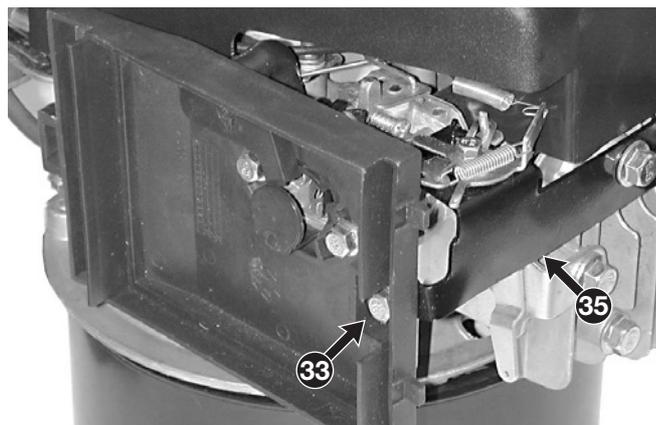
21 Rimuovere il convogliatore [➔ 6.2.A].

22 Rimuovere il coperchio del filtro aria (31) e l'elemento filtrante (32), quindi svitare la vite (33).

23 Svitare le tre viti (34) che fissano il supporto (35) alla testata, quindi rimuovere il supporto (35) sganciando la molla (36) e il tirante (38).

24 Al montaggio, rammentare di serrare le viti (34) ai valori prescritti, per evitare una perdita di compressione con il rischio di bruciare la guarnizione della testata; a tale scopo, è opportuno estendere la verifica anche alle altre cinque viti della testata.

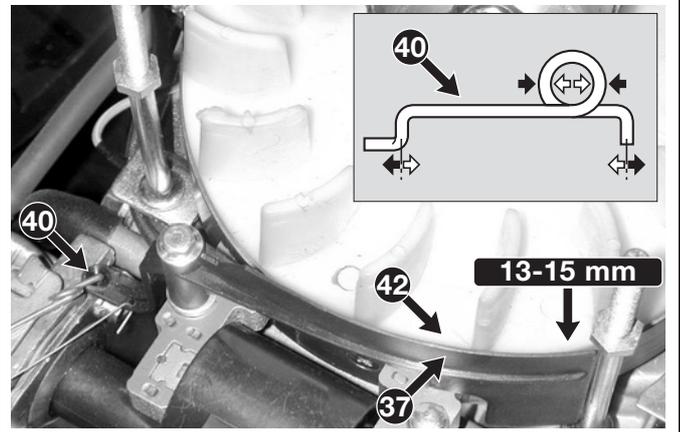
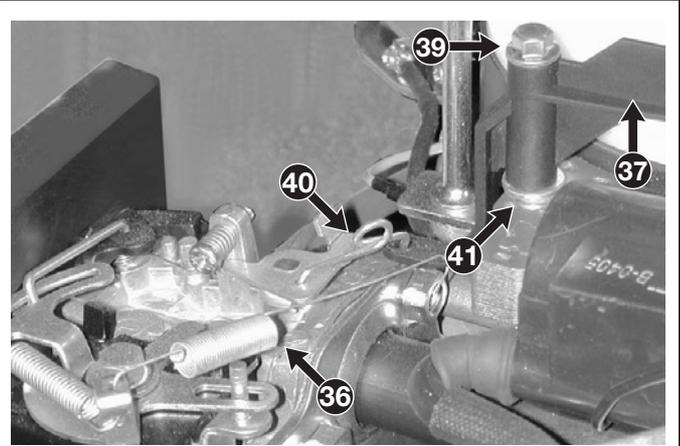
25 Rimontare il convogliatore [➔ 6.2.A].



6.5.1	dal 2007 al
GRUPPO REGOLAZIONE DEL CARBURATORE	pagina ◀ 4 / 4

D) Sostituzione dell'aletta del dispositivo pneumatico (Solo SV150)

- 31 Rimuovere il convogliatore [➡ 6.2.A].
- 32 Sganciare la molla (36).
- 34 Smontare l'aletta (37) fissata dal perno a vite (39) e scollegare il tirante (40).
- 35 Al montaggio,
 - curare il corretto posizionamento della rondella (41) sotto l'aletta (37) e serrare a fondo il perno (39), assicurandosi che l'aletta (37) sia libera nei movimenti;
 - verificare che il tirante (40) abbia un interasse fra i terminali tale da portare l'aletta (37) ad una distanza di 13-15 mm dalla superficie esterna del volano (42). In caso contrario, agire sull'anello centrale del tirante, stringendolo o allargandolo fino a ottenere la condizione citata. Questa regolazione deve essere considerata come "preliminare", eventualmente modificabile durante la regolazione del regime massimo.
- 36 Rimontare il convogliatore [➡ 6.2.A].
- 37 Eseguire la regolazione del regime massimo [➡ punto "B"].



Coppie di serraggio

34 Viti fissaggio testata 20-25 Nm

Informazioni tecniche

Regime al minimo (FAST) 2800-3000 giri/1'

Attrezzi speciali

21 Contagiri

<p>◀</p> <p>◀</p>	<p>6.6.1</p> <p>IMPIANTO DI ACCENSIONE</p>	<p>▶</p> <p>▶</p>	<p>dal 2007 al</p> <p>pagina 1 / 3 ▶</p>
-------------------	--	-------------------	--

6.6 IMPIANTO DI ACCENSIONE

INFORMAZIONI GENERALI

L'impianto di accensione è del tipo a volano magnetico, con bobina elettronica che fornisce tensione ad alto voltaggio alla candela.

Il malfunzionamento dell'impianto di accensione può manifestarsi con:

- mancato avviamento (se non dovuto ad altra causa):
 - = mancanza di scintilla alla candela per guasto della bobina [↖ 6.6.A];
 - = bobina a massa [↖ 6.6.B e 6.7.B];
 - = errata regolazione del traferro [↖ 6.6.B];
 - = guasto della candela o errata distanza fra gli elettrodi [↖ 6.6.A];
 - = ossidazione o allentamento dei contatti [↖ 6.6.B].
- funzionamento irregolare del motore (se non dovuto ad altre cause):
 - = errata regolazione del traferro [↖ 6.6.B];
 - = ossidazione o allentamento dei contatti [↖ 6.6.B].

La bobina e il volano magnetico sono accessibili rimuovendo il convogliatore superiore.

INTERVENTI DI ASSISTENZA

A) Controllo dell'efficienza dell'impianto di accensione

1 Smontare la candela (1) e osservare il colore della parte terminale della filettatura, che può dare utili informazioni sulla carburazione:

- nero = miscela troppo grassa a causa del filtro aria otturato;
- nocciola = carburazione regolare.

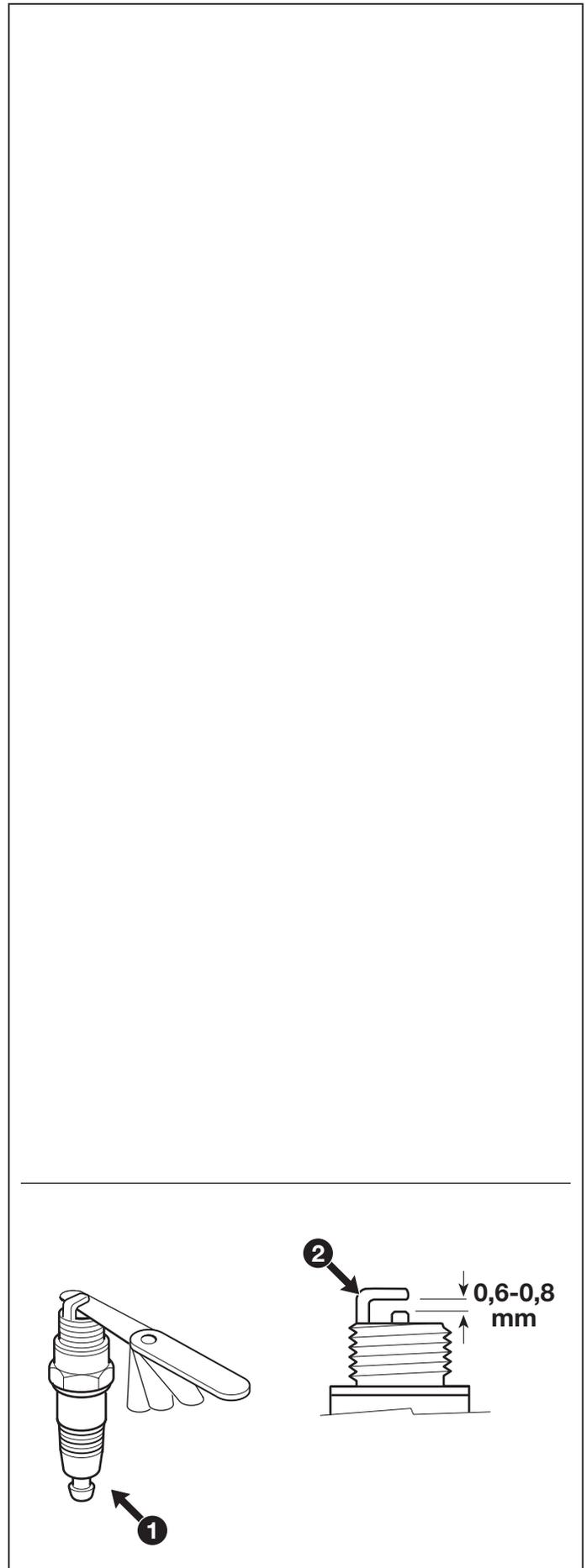
Sostituire la candela se gli elettrodi (2) sono bruciati o se la porcellana si presenta rotta o incrinata.



ATTENZIONE! Pericolo di incendio:

- non effettuare verifiche all'impianto di accensione con la candela non avvitata nella sua sede;
- per la prova scintilla usare sempre l'apposito strumento.

2 Collegare il tester (3) al cappuccio della candela



6.6.1 IMPIANTO DI ACCENSIONE

dal 2007 al

pagina 2 / 3

(4) e a massa sul motore (5), azionare l'avviatore e verificare nello strumento che scocchi la scintilla.

- 3 Se il test ha dato esito positivo, pulire gli elettrodi (2) con aria compressa e regolare la distanza a 0,6-0,8 mm; quindi rimontare la candela serrandola ai valori prescritti.

In caso contrario, procedere alla verifica dei componenti dell'impianto, come indicato al punto "B".

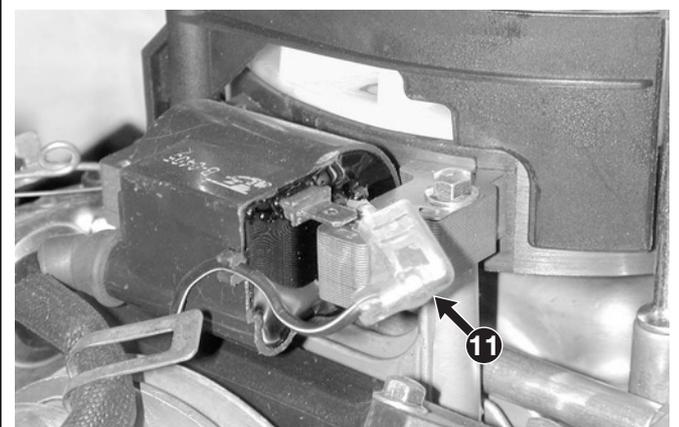
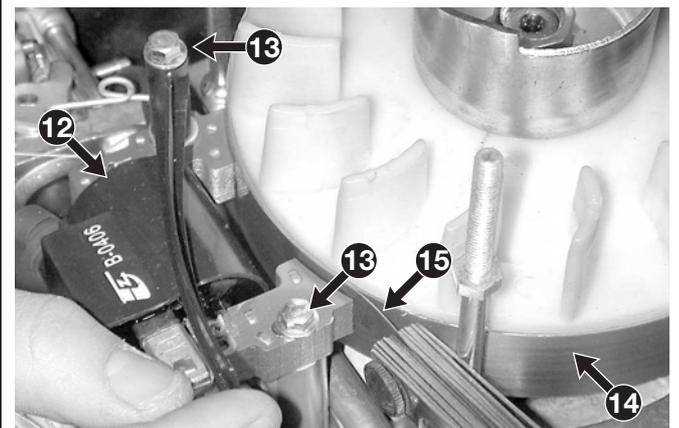
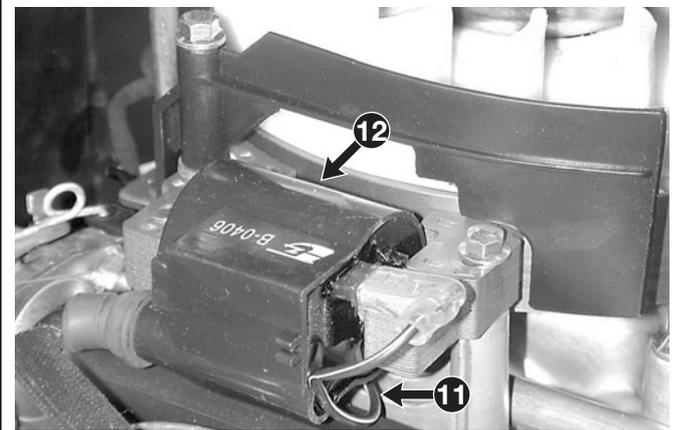
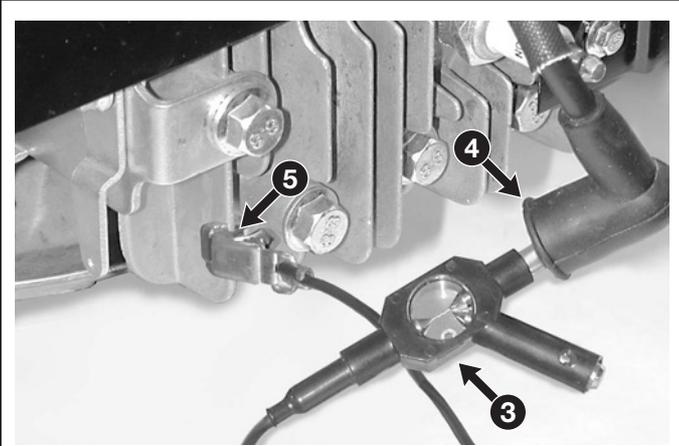
B) Regolazione del traferro e controllo del funzionamento della bobina

- 11 Rimuovere il convogliatore [↪ 6.2.A]
- 12 Controllare che il faston del cavo non sia ossidato; in tal caso occorre scollegarlo, pulirlo e rimontarlo spruzzandolo con un apposito prodotto antiossidante.
- 13 Controllare che il cavo nero (11) di massa della bobina (12) sia integro e che l'isolamento non presenti schiacciature dovute ad un montaggio errato. Anche il cavo nero della candela non deve presentare screpolature o segni di deterioramento o bruciature che riducono l'efficienza e il grado di isolamento.
- 14 Allentare le due viti (13) che fissano la bobina (12), sbloccare manualmente il freno e ruotare il volano (14) fino a portare gli inserti magnetici in corrispondenza con i poli del nucleo della bobina (12).
- 15 Inserire uno spessimetro (15) da 0,35 mm fra il volano magnetico (14) e i poli della bobina, quindi spingere la bobina in modo che i poli vengano a contatto dello spessimetro e bloccare le due viti (13); serrate le viti, il valore di traferro deve essere compreso fra 0,25 e 0,40 mm.

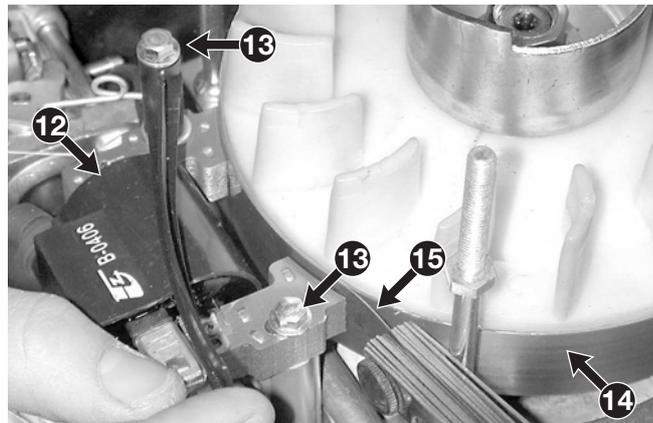
NOTA

Il controllo accurato dell'efficienza di una bobina è una operazione che può essere eseguita solo presso un laboratorio provvisto di un oscilloscopio. Per una verifica sommaria si può attuare la procedura che segue.

- 16 Scollegare il faston del cavo nero (11) di massa e riposizionare il convogliatore superiore, in modo da poter azionare l'avviatore.



- 17 Eseguire una prova scintilla come indicato al punto "A":
- se scocca la scintilla = la bobina funziona regolarmente e il malfunzionamento del sistema è dovuto al microinterruttore di massa o al relativo cavo [↪ [6.7.B](#)];
 - se la scintilla non scocca = la bobina è guasta e deve essere sostituita [↪ punto "C"].
- 18 Rimontare il convogliatore [↪ [6.2.A](#)].



C) Sostituzione della bobina

- 21 Rimuovere il convogliatore [↪ [6.2.A](#)].
- 22 Scollegare il faston del cavo (11) di massa.
- 23 Svitare le due viti (13) e rimuovere la bobina (12).
- 24 Montare la nuova bobina senza serrare le due viti (13) e ruotare il volano (14) fino a portare gli inserti magnetici in corrispondenza con i poli del nucleo della bobina (12).
- 25 Inserire uno spessimetro (15) da 0,35 mm fra il volano magnete (14) e i poli della bobina, quindi spingere la bobina in modo che i poli vengano a contatto dello spessimetro e bloccare le due viti (13); serrate le viti, il valore di traferro deve essere compreso fra 0,25 e 0,40 mm.
- 26 Collegare il faston del cavo di massa (11).
- 27 Rimontare il convogliatore [↪ [6.2.A](#)].

Coppie di serraggio

- 1 Serraggio candela 16-18 Nm

Informazioni tecniche

Candela tipo RN9YC (Champion) o equivalenti
 Distanza fra gli elettrodi 0,6-0,8 mm
 Traferro bobina/volano magnete 0,25-0,40 mm

Attrezzi speciali

- 3 Tester per prova scintilla

6.7.1	dal 2007 al
SPEGNIMENTO E ARRESTO MOTORE	pagina 1 / 3

6.7 SPEGNIMENTO E ARRESTO MOTORE

INFORMAZIONI GENERALI

Lo spegnimento e l'arresto del motore sono comandati, tramite un cavo, dal rilascio della apposita leva del rasaerba; il cavo agisce su una leva che aziona simultaneamente un microinterruttore che manda a massa la bobina e un freno che agisce sul volano magnete.

Il freno deve garantire l'arresto del motore entro 3 secondi dallo spegnimento.

Il malfunzionamento del sistema di spegnimento e arresto motore può manifestarsi con:

- mancato avviamento del motore:
 - = cavo del freno rotto o scollegato [↔ 6.7.A];
 - = guasto dell'interruttore [↔ 6.7.B];
 - = deterioramento del cavo di massa.
- mancato spegnimento del motore:
 - = cavo del freno piegato o bloccato [↔ 6.7.A];
 - = guasto dell'interruttore o collegamento staccato [↔ 6.7.B].
- mancato arresto entro 3 secondi dallo spegnimento:
 - = distacco della guarnizione di attrito [↔ 6.7.C].

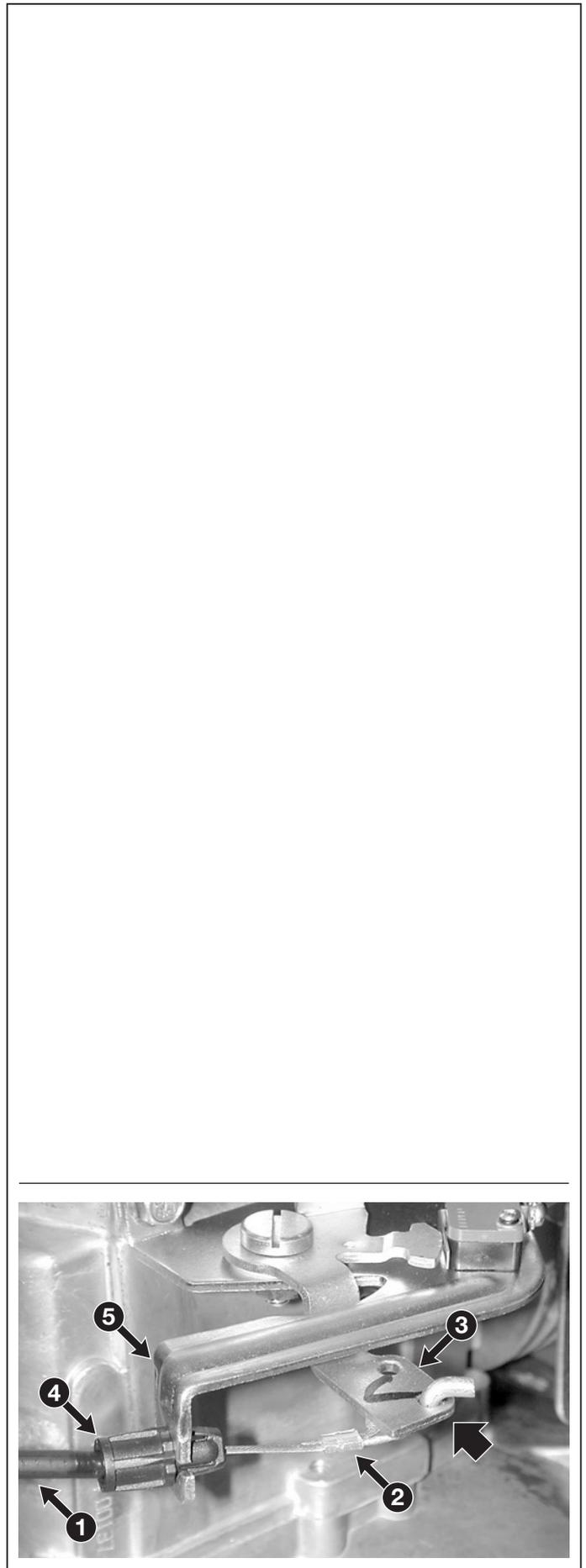
In caso di malfunzionamento del microinterruttore o distacco della guarnizione di attrito del freno, occorre sostituire l'intero gruppo, premontato su una staffa di supporto.

Il sistema di spegnimento e arresto è accessibile rimuovendo il convogliatore superiore.

INTERVENTI DI ASSISTENZA

A) Controllo del cavo di comando

- 1 Verificare che la guaina (1) non sia piegata, che il filo (2) che sia ben agganciato alla leva del rasaerba e al **foro esterno** della leva (3) sul motore e che il terminale (4) sia correttamente fissato al supporto (5).
- 2 Verificare che, azionando la leva del rasaerba, il filo (2) scorra liberamente nella guaina (1).
- 3 Controllare che, con la leva del rasaerba rilasciata, la parte terminale del filo (2) risulti leggermente allentata.



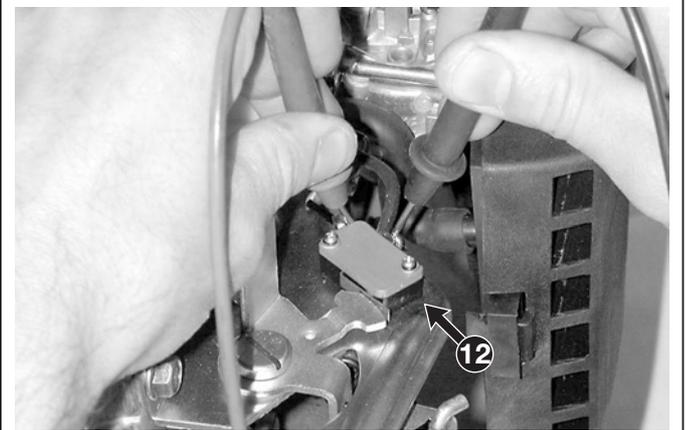
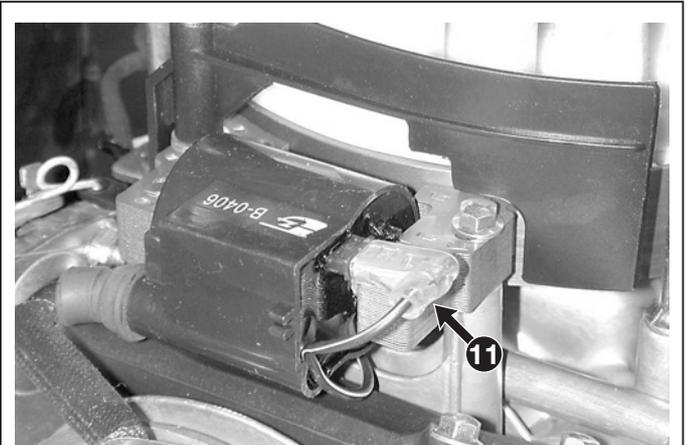
6.7.1 SPEGNIMENTO E ARRESTO MOTORE

dal 2007 al

pagina 2 / 3

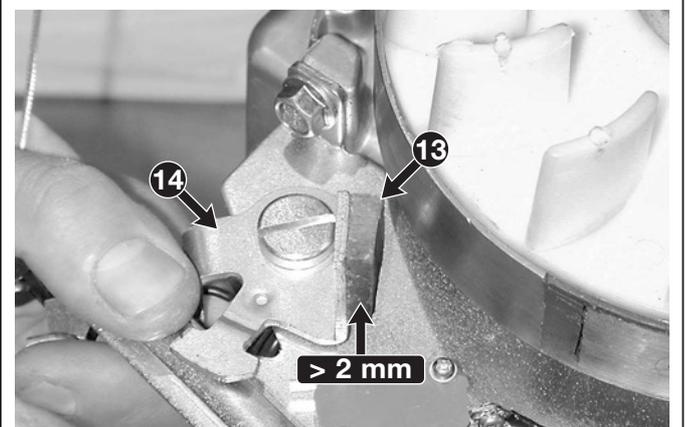
B) Controllo del microinterruttore di spegnimento

- 11 Rimuovere il convogliatore [➔ 6.2.A].
- 12 Scollegare il faston (11) dalla bobina.
- 13 Impiegando un tester in funzione di Ohmmetro, fare contatto con i puntali sui terminali "1-COM" e "3-NO" del microinterruttore (12); la lettura dello strumento deve indicare:
 - ∞ = microinterruttore premuto
 - 0 = microinterruttore libero
- 14 Rimontare il convogliatore [➔ 6.2.A].



C) Controllo del freno

- 21 Rimuovere il convogliatore [➔ 6.2.A].
- 22 Controllare che lo spessore della guarnizione di attrito (13) non sia inferiore a 2 mm nel punto più sottile.
- 23 Accertarsi che la leva di comando (14) sia libera nei movimenti e rimuovere ogni deposito d'erba o fango.
- 24 Ripristinare il collegamento con il tubo benzina e avviare il motore; rilasciare la leva del rasaerba e controllare che l'arresto del motore avvenga entro 3 secondi.
- 25 Se l'arresto avviene in un tempo superiore, occorre sostituire l'intero gruppo [➔ punto "D"], poiché la molla o la guarnizione di attrito non sono in grado di garantire il rispetto dei tempi di frenata.
- 26 Rimontare il convogliatore [➔ 6.2.A].



⚠ ATTENZIONE! La macchina non deve mai essere riconsegnata al cliente senza aver accertato l'efficienza del freno.

6.7.1 SPEGNIMENTO E ARRESTO MOTORE

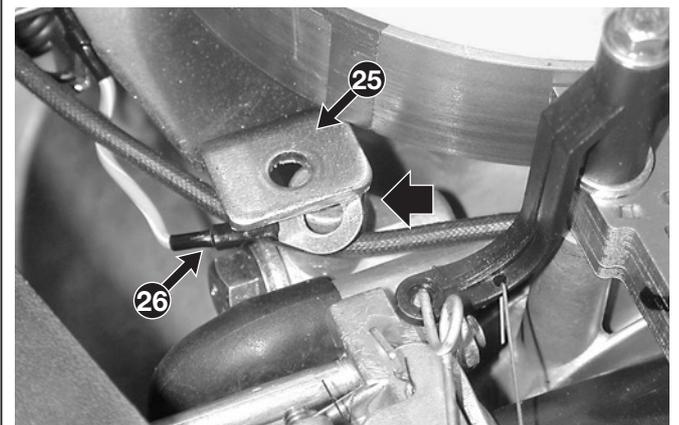
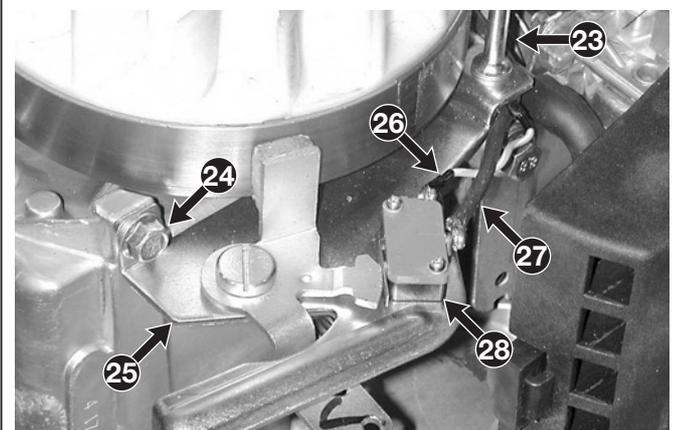
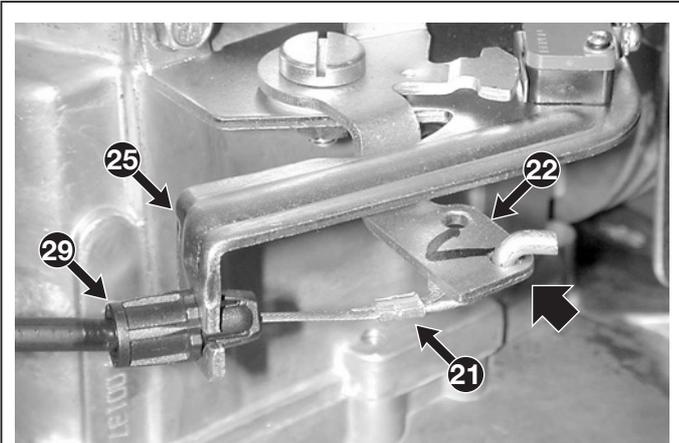
dal 2007 al

pagina 3 / 3

D) Sostituzione del gruppo di spegnimento e arresto

- 31 Rimuovere il convogliatore [➔ 6.2.A].
- 32 Scollegare il filo del freno (21) dalla leva (22).
- 33 Svitare il prigioniero (23) e la vite (24) che fissano la staffa di supporto (25).
- 34 Scollegare i due cavi (26) e (27) del microinteruttore (28).
- 35 Al montaggio, curare che il terminale ad occhio del cavo di massa (26) sia ben posizionato sotto la staffa (25) e quindi fissato dal prigioniero (23).
- 36 Dopo aver ripristinato tutti i collegamenti, verificare che il terminale (29) sia correttamente fissato al supporto (25) e che il filo (21) sia correttamente agganciato al **foro esterno** della leva (22).
- 37 Rimontare il convogliatore [➔ 6.2.A].
- 38 Avviare il motore, rilasciare la leva del rasaerba e controllare che l'arresto del motore avvenga entro 3 secondi.

⚠ ATTENZIONE! La macchina non deve mai essere riconsegnata al cliente senza aver accertato l'efficienza del freno.



Attrezzi speciali

- Tester universale



6.8.1
GRUPPO SCARICO

dal 2007 al
pagina 1 / 1

6.8 GRUPPO SCARICO

INFORMAZIONI GENERALI

Il gruppo di scarico è costituito da un silenziatore montato sul cilindro, con l'interposizione di una guarnizione, un distanziale ed una paratia anticalore.

Il malfunzionamento può manifestarsi con perdita di potenza o rumorosità eccessiva. In ogni caso, il silenziatore è un componente preassemblato che non può e non deve essere smontato o riparato, ma solo sostituito.

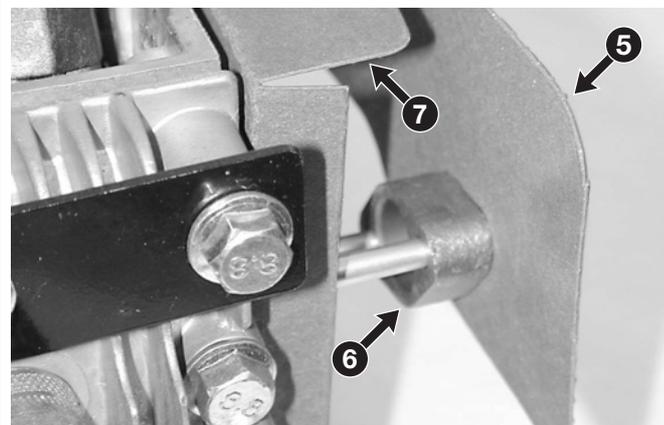
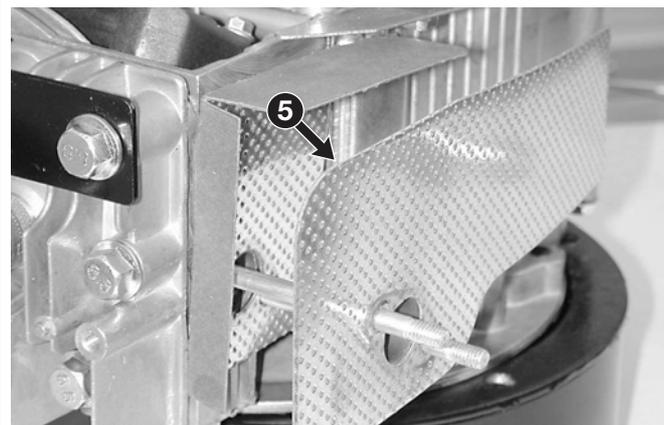
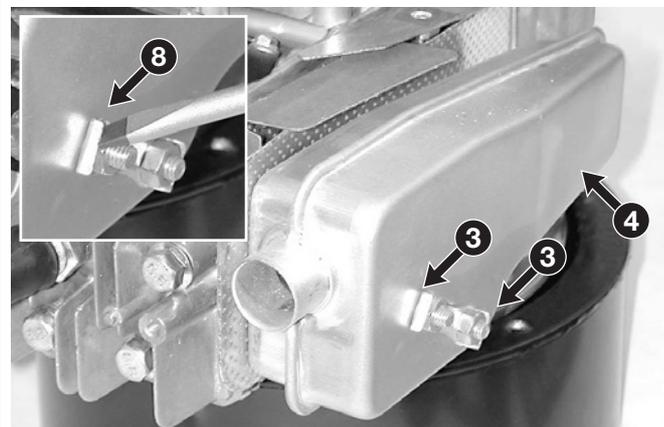
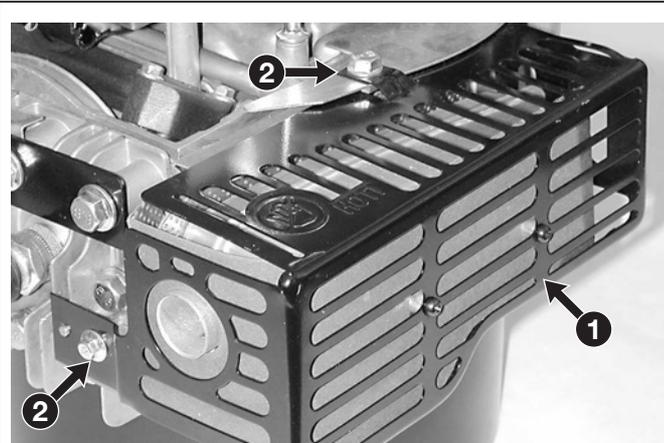
INTERVENTI DI ASSISTENZA

A) Rimozione e sostituzione del silenziatore

- 1 Rimuovere il convogliatore [➔ 6.2.A].
- 2 Rimuovere la protezione (1), fissata da tre viti (2).
- 3 Svitare i due dadi (3) e sfilare il silenziatore (4), la paratia anticalore (5), il distanziale (6) e la seconda paratia (7).
- 4 Al montaggio:
 - ripulire accuratamente la superficie di contatto del cilindro da eventuali depositi o frammenti di guarnizione;
 - verificare l'integrità del distanziale (6);
 - sostituire sempre le paratia anticalore (5 - 7) se presentano rotture o screpolature;
 - serrare i due dadi (3) ai valori prescritti e ripiegare le due estremità della piastrina di sicurezza (8) in modo da evitare l'allentamento dei dadi.
- 5 Rimontare il convogliatore [➔ 6.2.A].

Coppie di serraggio

3 Dadi fissaggio silenziatore 6-8 Nm





6.9.1 BLOCCO MOTORE

dal 2007 al

pagina 1 / 5

6.9 BLOCCO MOTORE

INFORMAZIONI GENERALI

Questo motore è stato realizzato con criteri costruttivi tendenti a ridurre notevolmente la necessità di interventi sui componenti interni, la cui complessità avrebbe in ogni caso una rilevanza economica non sempre giustificata.

In questo capitolo sono descritte le sole operazioni eseguibili sul motore e le modalità di sostituzione completa.

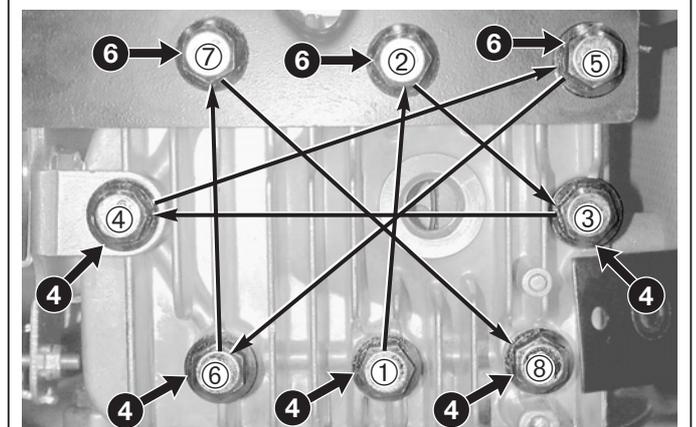
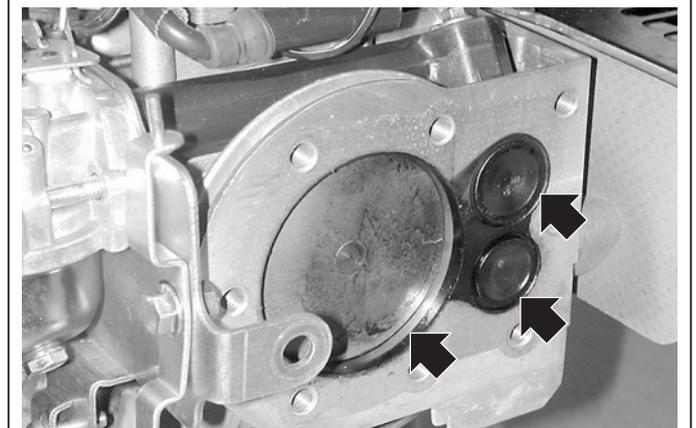
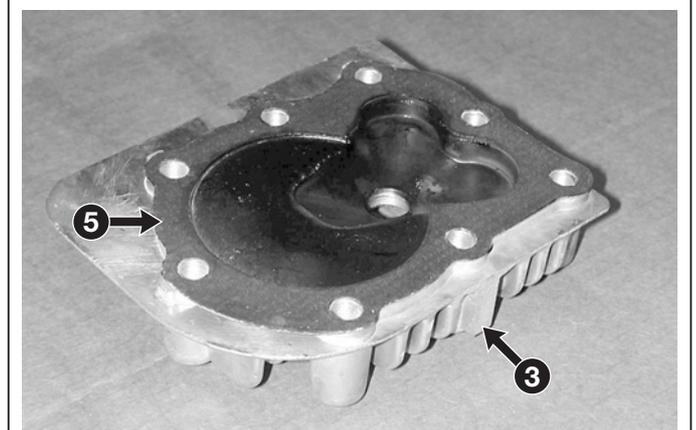
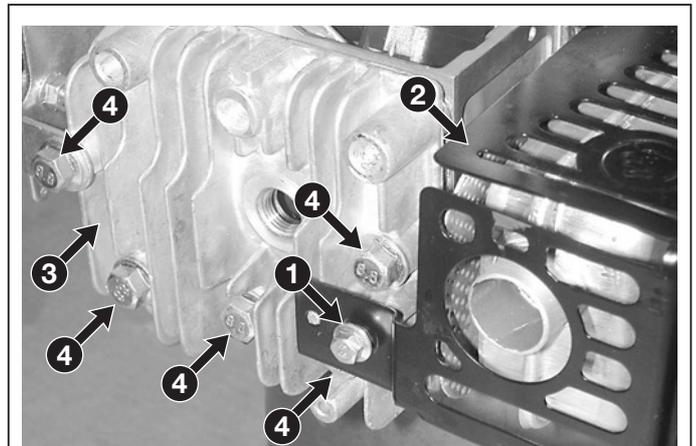
INTERVENTI DI ASSISTENZA

A) Pulizia della testata

- 1 Rimuovere il supporto dei leverismi di regolazione del carburatore [↩ 6.5.C] e la candela.
- 2 Svitare la vite (1) che fissa la protezione dello scarico (2) alla testata (3).
- 3 Svitare le rimanenti cinque viti (4) che fissano la testata (3).
- 4 Rimuovere la guarnizione (5) e pulire accuratamente le superfici del cilindro e della testata.
- 5 Azionare a mano il volano per muovere il pistone e le valvole e pulire l'interno del cilindro ed eventuali depositi nelle sedi delle valvole.
- 6 Al montaggio:
 - la guarnizione (5) deve essere sempre sostituita;
 - rimontare la testata (3) avvitando le cinque viti (4) senza serrarle;
 - rimontare il supporto leverismi di regolazione del carburatore [↩ 6.5.C] e le relative viti (6) senza serrarle;
 - serrare quindi le viti (4) e (6) ai valori prescritti seguendo la sequenza indicata nella figura: ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧.

B) Svuotamento del carter

- 11 Sistemare la macchina su un cavalletto (in posi-





6.9.1 BLOCCO MOTORE

dal 2007 al

pagina ◀ 2 / 5 ▶

zione orizzontale) per permettere una buona accessibilità alla parte inferiore e permettere di scaricare completamente l'olio.

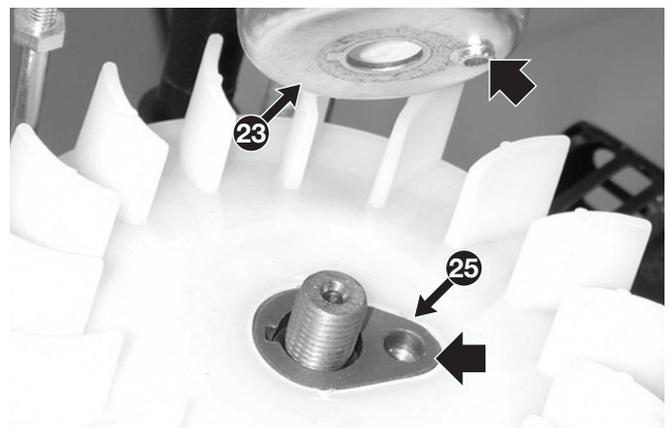
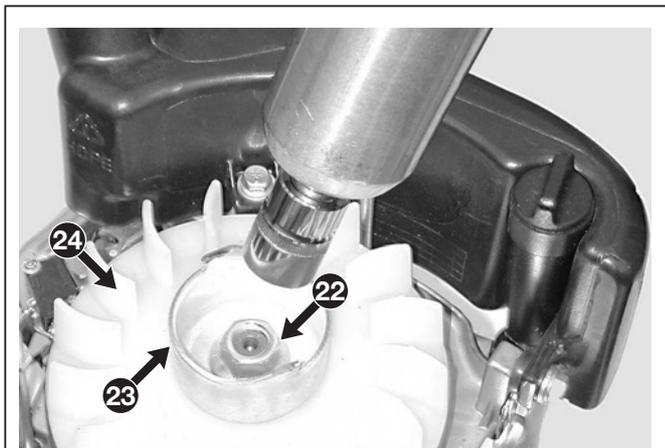
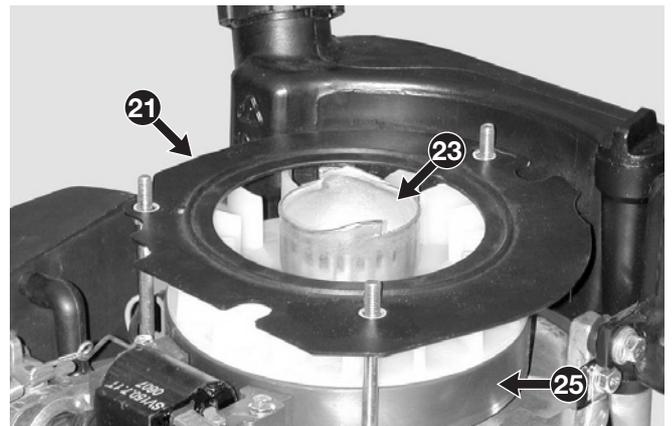
- 12 Togliere il tappo di carico (11), predisporre un contenitore adatto a raccogliere l'olio e svitare il tappo di scarico (12), lasciando che l'olio defluisca completamente.
- 13 Al montaggio del tappo di scarico (12), curare l'integrità e il corretto posizionamento della guarnizione sottostante.

C) Sostituzione della ventola del volano

- 21 Rimuovere il convogliatore [➔ 6.2.A].

NOTA - Non disponendo di attrezzi in grado di bloccare la rotazione dell'albero motore, la rimozione e il montaggio del volano richiedono l'impiego di una pistola battente.

- 22 Rimuovere la paratia interna (21).
- 23 Per mezzo di una pistola battente, svitare il dado (22) che blocca la coppa (23), la ventola (24) e il volano magnete (25).
- 24 Al montaggio, curare l'allineamento dei riferimenti posti sulla coppa (23) e sul mozzo del volano magnete.
- 25 Riavvitare il dado (22) ai valori prescritti, utilizzando una pistola battente.
- 26 Rimontare il convogliatore [➔ 6.2.A].





6.9.1 BLOCCO MOTORE

dal 2007 al

pagina ◀ 3 / 5 ▶

D) Sostituzione dell'anello di tenuta inferiore dell'albero motore (lato coppa)

NOTA - Questa operazione deve essere eseguita sollevando il rasaerba dalla parte anteriore, dopo aver svuotato tutto l'olio dalla coppa e svuotato il serbatoio del carburante

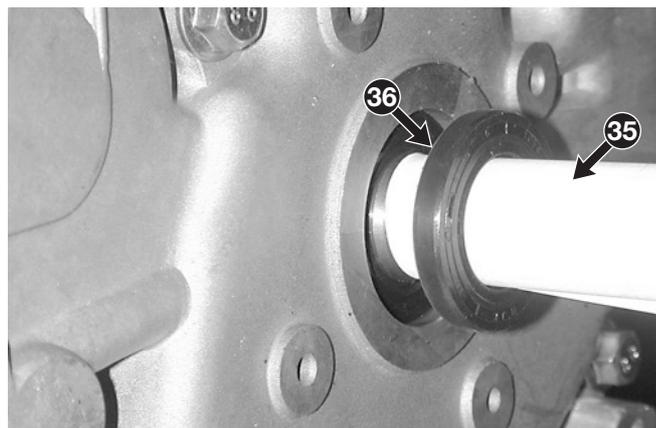
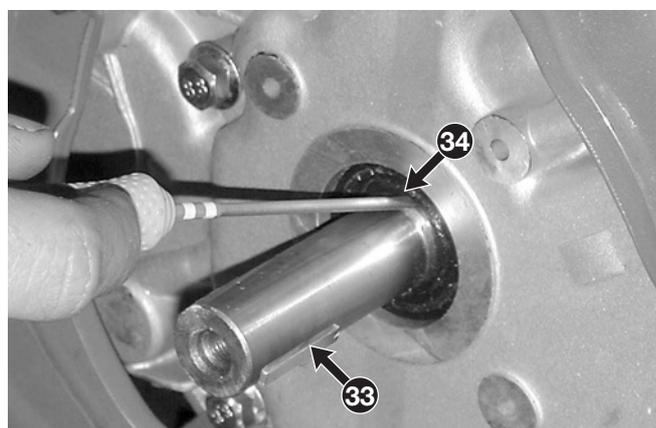
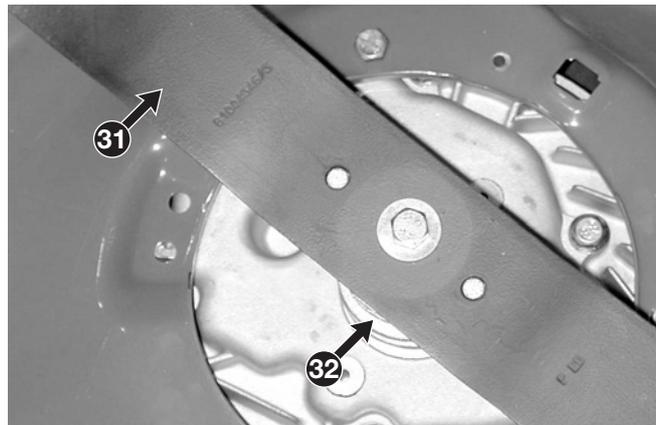
31 Rimuovere la lama (31) e il mozzo (32).

32 Togliere la chiavetta (33)

33 Con l'aiuto di un cacciavite sottile inserito sotto il labbro di tenuta, estrarre l'anello paraolio (34).

34 Formare un tubo di carta (35) attorno all'albero per proteggere il labbro di tenuta ed inserire il nuovo anello (36) fino all'imbocco nella sua sede.

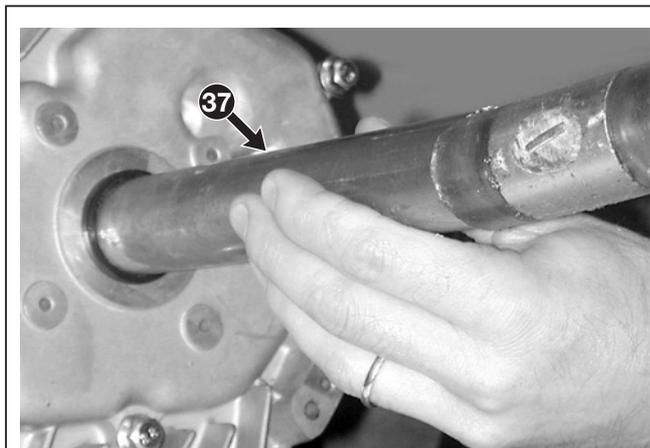
35 Completare l'inserimento con l'aiuto di un tubo (37) di circa 30-35 mm di diametro.



E) Rimozione del motore

41 Svuotare il serbatoio del carburante [➔ 6.1.A].

42 Scollegare il cavo acceleratore (41) e il cavo del freno motore (42).





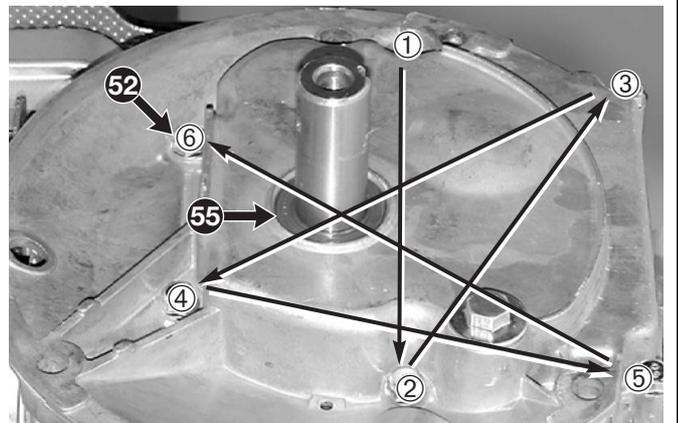
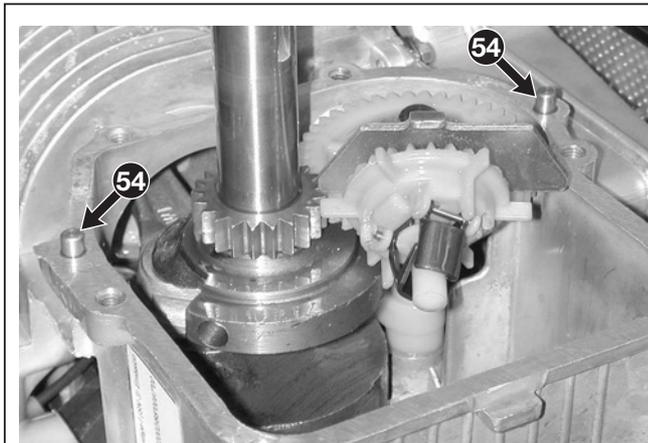
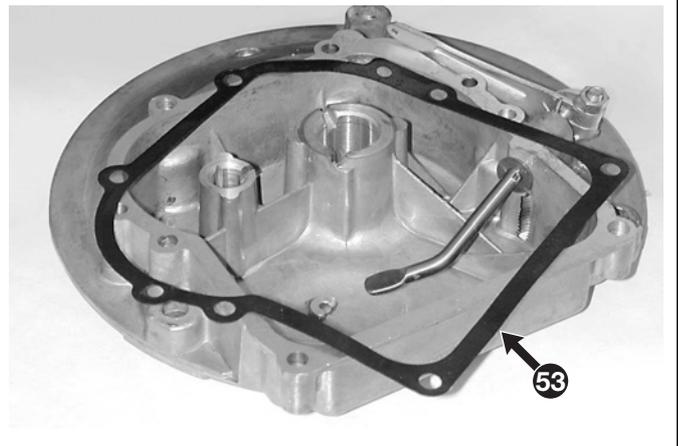
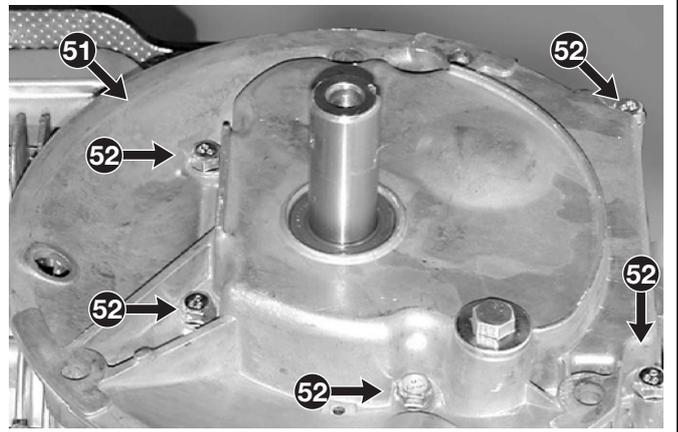
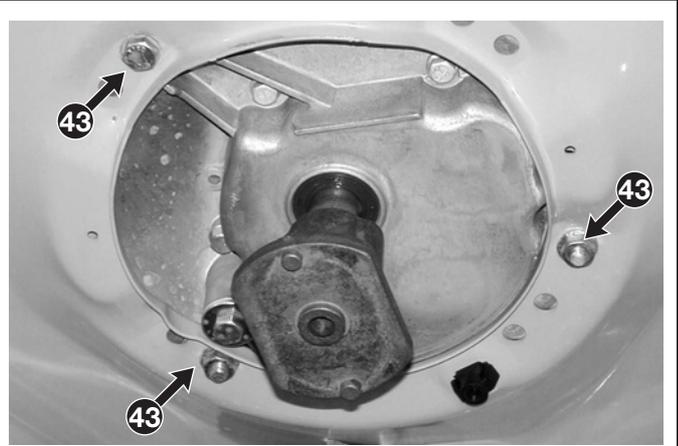
6.9.1 BLOCCO MOTORE

dal 2007 al
pagina ◀ 4 / 5 ▶

- 43 Smontare il gruppo di taglio e svitare le 3 viti (43) accessibili dalla parte inferiore del rasaerba.
- 44 Afferrare il motore in punti che offrono una presa sicura, tenendo conto del peso complessivo di circa 10 kg.
- 45 Al montaggio,
 - serrare le viti di fissaggio ai valori prescritti;
 - verificare la corretta regolazione del cavo acceleratore [➔ 6.5.A];
 - ⚠ verificare l'efficacia del freno motore [➔ 6.7.C].

F) Apertura del motore e sostituzione della guarnizione della coppa dell'olio

- 51 Rimuovere il motore [➔ punto "E"].
- 52 Svuotare il carter [➔ punto "B"].
- 53 Capovolgere il motore in modo che la sporgenza dell'albero si trovi in alto e posizionare il motore su un supporto che garantisca la necessaria stabilità per eseguire le operazioni successive.
- 54 Smontare la coppa (51) fissata da sei viti (52).
- 55 Al montaggio, eseguire a ritroso le operazioni sopra descritte e inoltre:
 - sostituire sempre la guarnizione (53) fra il carter e la coppa;
 - accertarsi che i due perni di centraggio (54) siano correttamente inseriti;
 - sostituire sempre l'anello di tenuta (55) dal lato della coppa [➔ punto "D"];
 - serrare le viti (52) ai valori prescritti seguendo la sequenza indicata nella figura: ① ② ③ ④ ⑤ ⑥.





6.9.1 BLOCCO MOTORE

dal 2007 al

pagina ◀ 5 / 5

56 Accertarsi che il tappo dell'olio (56) sia ben avvitato ed effettuare il riempimento del carter.

57 Rimontare il motore sulla macchina ed effettuare tutte le verifiche previste [➡ punto "E"].



Coppie di serraggio

4-6	Viti fissaggio testata	20-25 Nm
12-56	Tappo scarico olio	18-22 Nm
23	Dado fissaggio volano	40-60 Nm
43	Viti fissaggio motore	20-28 Nm
52	Viti fissaggio coppa olio	8-10 Nm