

ISTRUZIONI MONTAGGIO FRIZIONE GILERA GP800

Lavare il veicolo avendo particolare cura per la zona del carter lato trasmissione. Smontare il carter trasmissione (attenzione a non perdere le viti e le bussole di centraggio) e togliere il gruppo frizione posteriore, rimuovendo da quest'ultimo la frizione.

ATTENZIONE: per questa operazione è necessario utilizzare l'apposito attrezzo Piaggio/Gilera. Non svitare la vite chiave 60 se non si dispone di tale attrezzo perché il precarico della molla non si riesce a trattenere con le sole mani e può risultare molto pericoloso. Il kit frizione Polini utilizza il piatto frizione originale; è dunque necessario procedere allo smontaggio completo della frizione. Togliere i seeger utilizzando l'apposita pinza a becchi facendo attenzione ad aprirli il meno possibile in modo da non snervarli; una volta rimossi rimuovere il piatto superiore della frizione aiutandosi con un cacciavite. Estrarre le molle utilizzando un cacciavite, togliere le masse frizione originali facendo attenzione a non perdere i gommini sottostanti e, nel caso, riposizionarli nella loro sede (foto 1). Pulite accuratamente il supporto frizione prima di procedere con il montaggio.

Foto 2: posizionare le 5 ganasce frizione sugli appositi perni facendo attenzione che i gommini originali rimangano nella loro sede.

Foto 3: prendere le viti in dotazione ed avvitare poi sui perni filettati e posizionarli nell'apposita sede sulla ganasca.

Foto 4: inserire sui perni le piastrine in dotazione facendo combaciare il foro indicato con il perno precedentemente posizionato.

Foto 5: posizionare le 5 molle. Le viti precedentemente inserite devono essere il più possibile svitate in modo da permettere il montaggio della molla senza nessuno sforzo.

Foto 6: avvitare le viti di regolazione, in modo da portare l'indicatore sulla piastrina in corrispondenza della seconda tacca di regolazione come indicato dalle frecce.

Foto 7: per una più precisa regolazione controllare con un calibro che il tiraggio delle molle sia uguale per tutte; agire sulle viti per correggere eventuali differenze. Consigliamo la misura di partenza pari a 42,5 mm. Verificare la misura con un calibro (vedi disegno).

Foto 8: posizionare i 5 distanziali in alluminio sui rispettivi perni.

Foto 9: inserire il piatto superiore di chiusura facendo attenzione al labbro centrale che deve essere rivolto verso l'esterno della frizione.

Foto 10: utilizzare una pinza a becchi e posizionare i seeger di chiusura prestando attenzione che siano ben inseriti all'interno della propria cava. Rimontare la frizione completa sul veicolo.

ATTENZIONE: la frizione originale ha un innesto che varia da 2000 a 2500 g/i., ma con questa modifica è possibile variare il regime d'innesto a piacere. Questo tipo di veicolo ha molta coppia e un regime d'innesto troppo alto può bruciare la frizione. Raccogliamo quindi di non superare mai i 3000 g/i d'innesto della frizione. In caso del danno sopracitato, la garanzia non sarà ritenuta valida.

- - CLUTCH FOR GILERA GP 800 - -

Wash the vehicle and the transmission case side area carefully. Take the crankcase off (pay attention not to lose the screws and the centering bushes) and remove the rear clutch group, taking the clutch off from it.

ATTENTION: for this operation it is necessary to use the Gilera/Piaggio original tool. Do not unscrew the 60 screw-key if you do not have the toll above-mentioned since it is not possible to hold the spring pre-load with the hands and it can be very dangerous. The Polini clutch kit may be fitted with the original clutch plate; now disassemble the clutch. Remove the rings using the pliers; do not open them too much since you could stretch them. After removing them take the upper clutch plate off using a screwdriver. Remove the springs by using a screwdriver, take the original rollers off being careful do not lose the small rubber pieces placed under it and, if possible, place them again in their housing (photo 1). Carefully clean the clutch holder before assembling the parts.

Photo 2: place the 5 clutch shoes on the provided pins being sure that the original small rubber pieces stay in their housing.

Photo 3: take the screws provided and screw them on the threaded pins and place them in their shoe housing.

Photo 4: fit the small plates on the pins by matching the hole indicated with the pin previously placed.

Photo 5: place the 5 springs. The screws previously inserted must be as unscrewed as possible to let the assembly of the springs without any effort.

Photo 6: screw the adjusting screws to let the small plates indicator go near the second adjusting notch as indicated by the arrows.

Photo 7: in order to achieve the best adjustment check, using a gauge, that the springs up-draw is the same for all of them; act on the screws to correct any difference. We suggest a 42,5 mm starting measure. (see drawing).

Photo 8: place the 5 aluminum spacers on their pins.

Photo 9: insert the top locking plate paying attention to the central edge that must be turned toward the external side of the clutch.

Photo 10: by using a pliers place the closing rings paying attention they are inserted in their housing. Reassemble the complete clutch on the vehicle.

ATTENTION: the original clutch has a clutch bite of about 2000/2500 rev/1' but with this kit it is possible to vary the bite as you wish. This kind of vehicle has many torque and a raised clutch bite could burn the clutch. We discourage you from using clutch bite over 3000 rev/1'. In case of damaged caused by raised clutch bite, the part will no longer be under warranty.

- - EMBRAGUE PARA GILERA GP800 - -

Limpia el vehículo y en particular la zona del carter lado transmisión. Desmontar el carter de la transmisión (atención a que no se pierden los tornillos y los bujes de centrage) y quitar el grupo embrague trasero, desmontando el embrague.

ATENCIÓN: para esta operación es necesario usar las llaves originales Piaggio/Gilera. Nunca destornillar la llave tornillo 60 sin este equipo porque la precarga del muelle no se puede contener con las manos y puede ser muy peligroso. El kit embrague Polini usa el plato embrague original; por lo tanto es necesario seguir desmontando completamente el embrague. Quitar los clips de bulón por medio de la pinza cuidadosamente, abriéndola lo menos posible para que no se desnerven. Una vez desmontado, quitar el platillo superior del embrague por medio de un destornillador. Quitar los muelles por medio de un destornillador, y las masas originales del embrague poniendo mucha atención a que no se pierden las piezas de gomas y, si fuera, volver a ponerlos en sus alojamientos (foto 1). Limpiar cuidadosamente el soporte embrague antes de volver a montar las piezas.

Foto 2: colocar las 5 mordazas en sus pernos poniendo atención a que las piezas pequeñas de gomas originales queden en sus alojamientos.

Foto 3: coger los tornillos suministrados y atornillarlos en los pernos enroscados y colocarlos en sus alojamientos sobre la mordaza.

Foto 4: insertar las placas sobre los pernos adaptando perfectamente el agujero indicado con el perno antes colocado.

Foto 5: poner los 5 muelles. Los tornillos anteriormente insertados deben estar desatornillados lo más posible para que se pueda montar el muelle sin esfuerzo.

Foto 6: atornillar los tornillos de regulación para que el indicador de la placa este en correspondencia de la segunda muesca de regulación como indicado por las agujas.

Foto 7: para una regulación exacta controlar con un calibrador que el tiraje de los muelles sea igual en todos; obrar en los tornillos para corregir eventuales diferencias. Aconsejamos la medida de 42,5 para empezar. Averiguar la medida con un calibrador (mirar al diseño).

Foto 8: colocar los 5 separadores de aluminio en sus pernos.

Foto 9: colocar el plato superior para cerrar poniendo atención al lado central que debe estar dirigido hacia la parte exterior del embrague.

Foto 10: usar la pinza y colocar los clips de bulón de cierre poniendo atención que estén bien colocados en sus alojamientos.

ATENCIÓN: el embrague original tiene un inicio de apertura que varía desde 2000 hasta 2500 rev/1° pero con esta modificación es posible modificar el inicio según sus necesidades. Este tipo de vehículo tiene mucho par y un inicio demasiado elevado puede quemar el embrague. Aconsejamos nunca superar 3.000 rev/1° como inicio de apertura. En caso se verifique el daño sobredicho la garantía no tiene validez.

