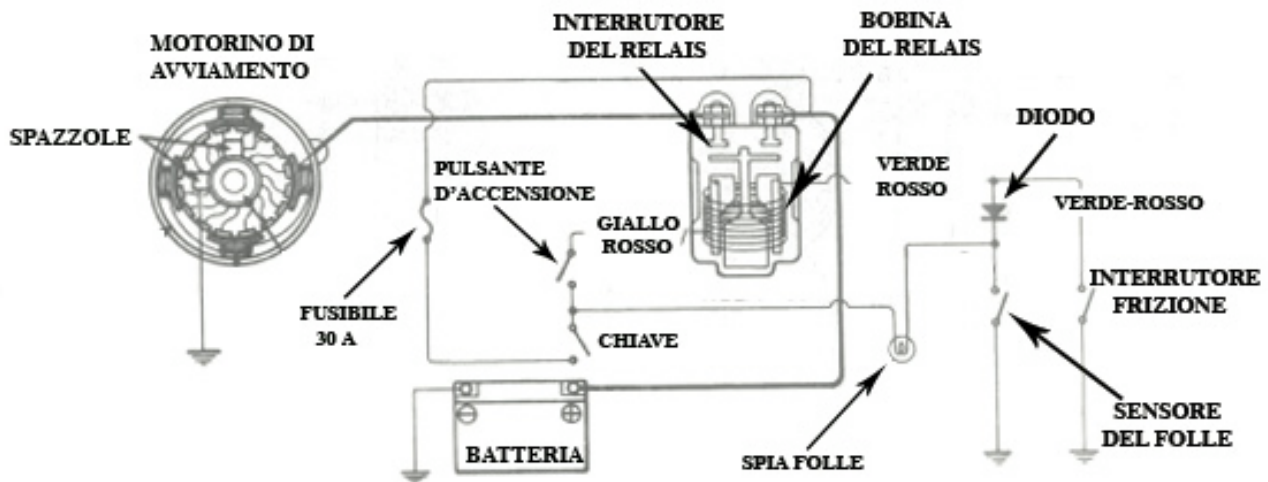


L'AVVIAMENTO

(A cura di boldorbikers)



Schema del circuito elettrico dell'avviamento

Motorino di avviamento: situato nella parte sinistra del motore sotto i carburatori.

Relais di avviamento: situato dietro il fianchetto sinistro. E' collegato direttamente alla batteria (cappuccio rosso) e al motorino di avviamento (cappuccio nero). E' in pratica un interruttore comandato da un'elettrocalamita. Quando la bobina è messa sotto tensione (cavi giallo-rosso e verde-rosso) la barretta viene spinta verso l'alto chiudendo il circuito motorino-batteria.

Fusibile 30A: situato nella scatoletta sul relais. E' un fusibile a lamella che controlla tutto il circuito elettrico. Per accedervi bisogna disinserire il connettore bianco e aprire lo sportellino. In genere nella scatoletta ne è contenuto uno di riserva.

Sensore del folle: situato sul corpo motore sotto il carter del cambio. Comanda l'accensione della spia neutral e dà il consenso all'avviamento quando il cambio è in folle.

Interruttore sulla frizione: situato sul supporto della leva frizione. Dà il consenso all'accensione con marcia innestata e frizione tirata.

Diode: situato leggermente sopra e a sinistra del relais dietro la placca metallica. E' un piccolo parallelepipedo di circa 1cm per lato da quale si diramano due fili (verde-rosso e verde chiaro-rosso). La sua funzione è quella di non fare accendere la spia neutral quando si tira la frizione.

Principali problemi nell'accensione

Si dà per scontato che la batteria sia carica e in perfetta efficienza.

Con la frizione tirata si accende la spia del folle anche con marcia innestata.

Controllare e eventualmente sostituire il diodo.

Con chiave su ON le spie sul quadro non si accendono.

Controllare l'integrità del fusibile generale da 30 A.

Controllare le connessioni elettriche.

Con chiave su ON e cambio in folle la spia neutral non si accende e non si sente il clack del relais.

Verificare il funzionamento del sensore del folle. Togliere il pedale del cambio, togliere il carter svitando le tre viti con testa da 8 (occorre una chiave a tubo). Pulire dal grasso e disconnettere il cavo il cavo verde chiaro. Controllare con il tester la continuità tra il connettore e il corpo del motore con il folle e con la marcia innestata. In alternativa fare contatto con il cavo, chiave su ON, sul corpo motore e controllare se la spia neutral si accende.

Con la frizione tirata il motorino non gira. Controllare l'interruttore della frizione e le connessioni.

Al momento dell'accensione non si sente il tipico clack del relais e il motorino non gira.

Controllare con il tester che, con quadro acceso e pulsante di avviamento premuto, tra i cavi giallo-verde e verde-rosso (situati sul connettore bianco del relais) ci sia circa la stessa tensione che si misura ai morsetti della batteria.

1. Se tra i due cavi non c'è tensione controllare le connessioni e l'eventuale malfunzionamento del pulsante. Spesso tracce di ossidazione possono essere eliminate semplicemente ruotando il pulsante premuto.

2. Se tra i due cavi c'è tensione va verificato con il tester l'integrità dell'avvolgimento del relais. Togliere il connettore bianco e controllare con il tester che tra le due saldature ci sia continuità (circa 5 Ohm).

Al momento dell'accensione si sente il clack del relais ma il motorino non gira.

I contatti sul relais possono essere ossidati. Per verificarlo basta fare ponte con un cacciavite tra i morsetti sotto i cappucci nero e rosso.

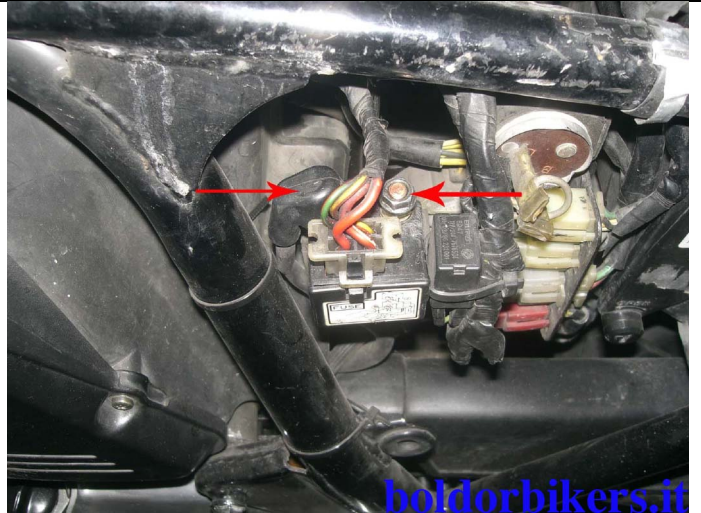
1. Se il motorino gira il guasto dipende dal relais. In questo caso normalmente basta allentare i dadi dei connettori e spruzzare all'interno un disossidante. Se questo non funziona bisogna smontare il relais e pulire i contatti come illustrato sotto.

2. Se il motorino non gira dopo aver controllato lo stato delle connessioni bisogna procedere con la revisione del motorino come illustrato qui:

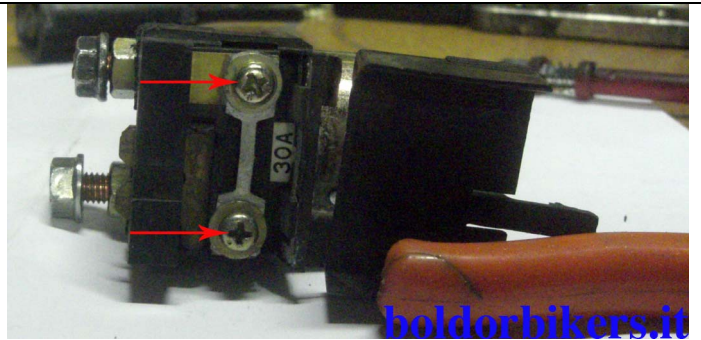
<http://www.boldorbikers.it/forum/viewtopic.php?f=5&t=139>

Revisione del relais

Togliere il connettore bianco dal relais, svitare i due bulloni da 10 sotto i cappucci e togliere i due morsetti. Sfilare il relais dal suo alloggiamento.



Aprire il piccolo coperchio e svitare le due viti che fissano il fusibile.



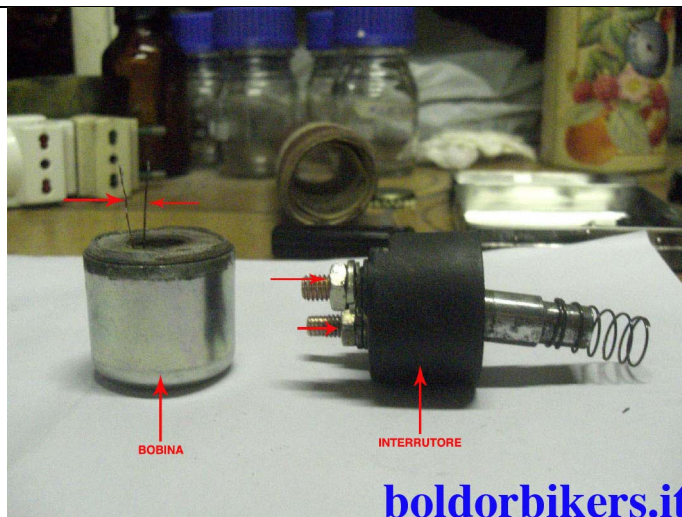
Con un piccolo cacciavite fare leva per sganciare i due fermi che trattengono la scatola nera e toglierla.



Aiutandosi con un aspirastagno dissaldare le due saldature.
Svitare le due viti a croce e aprire il relais.
Attenzione alla molla.



Fare attenzione a non danneggiare i due fili della bobina.
Svitare i due dadi con testa da 10 e togliere i contatti dell'interruttore.



Contatti puliti



Rimontare i tre contatti sul corpo del relais e fissarli con i due bulloni, ricordarsi la lamella in rame. Ingrassare leggermente il pistoncino per facilitarne lo scorrimento.



Facendo attenzione che i due fili della bobina spuntino dai due fori indicati dalle frecce riunire le due parti del relais e fissarle con le due viti a croce. Ricordarsi la molla.

Rifare quindi le saldature dopo aver rimesso la lamella.

Controllare che tra le due saldature ci sia continuità.



Rimettere la scatola nera e il fusibile a lamella. Rimontare il relais e ricollegare morsetti e connettore.