

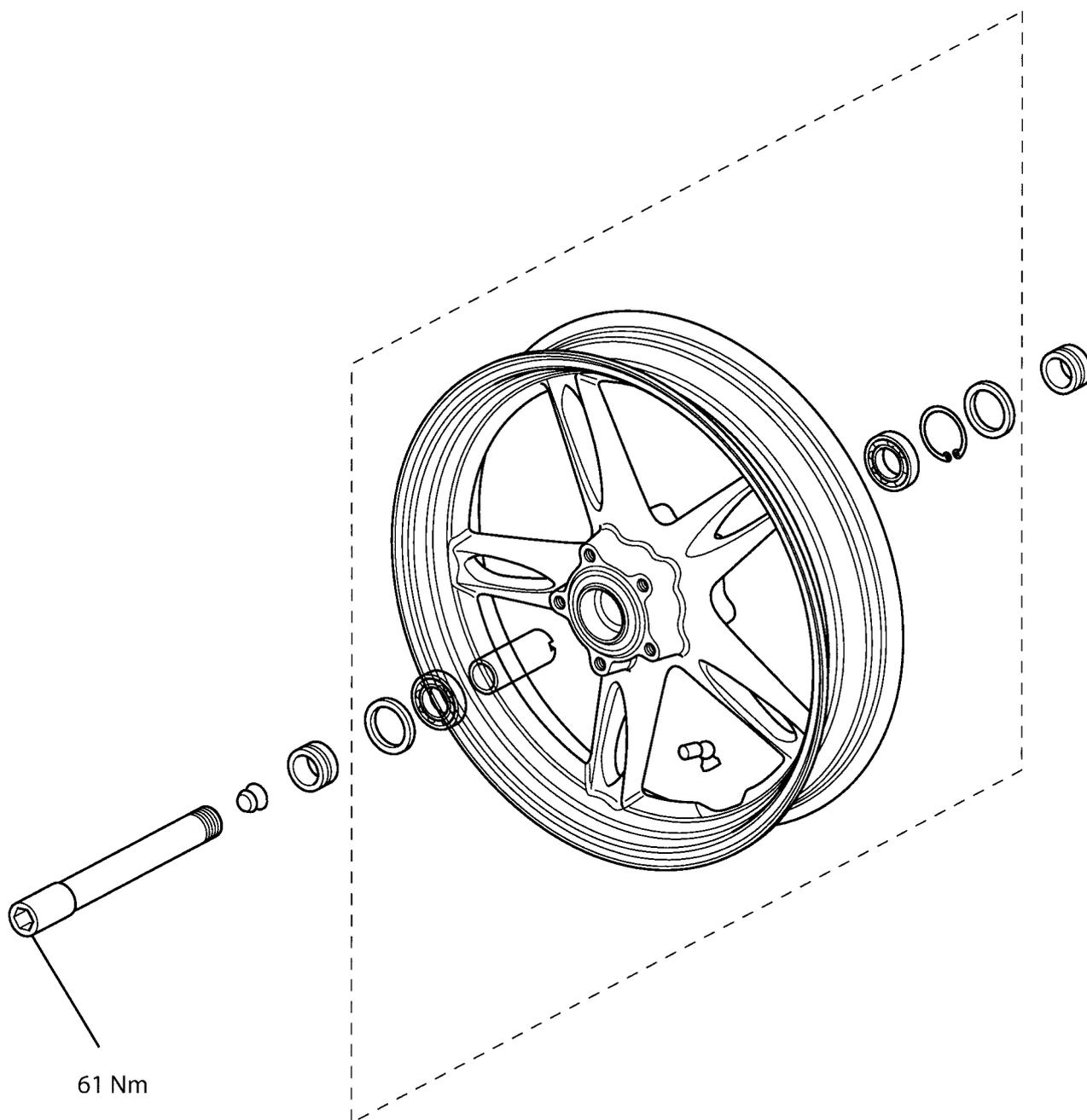
# 15 Ruote/Pneumatici

## Indice

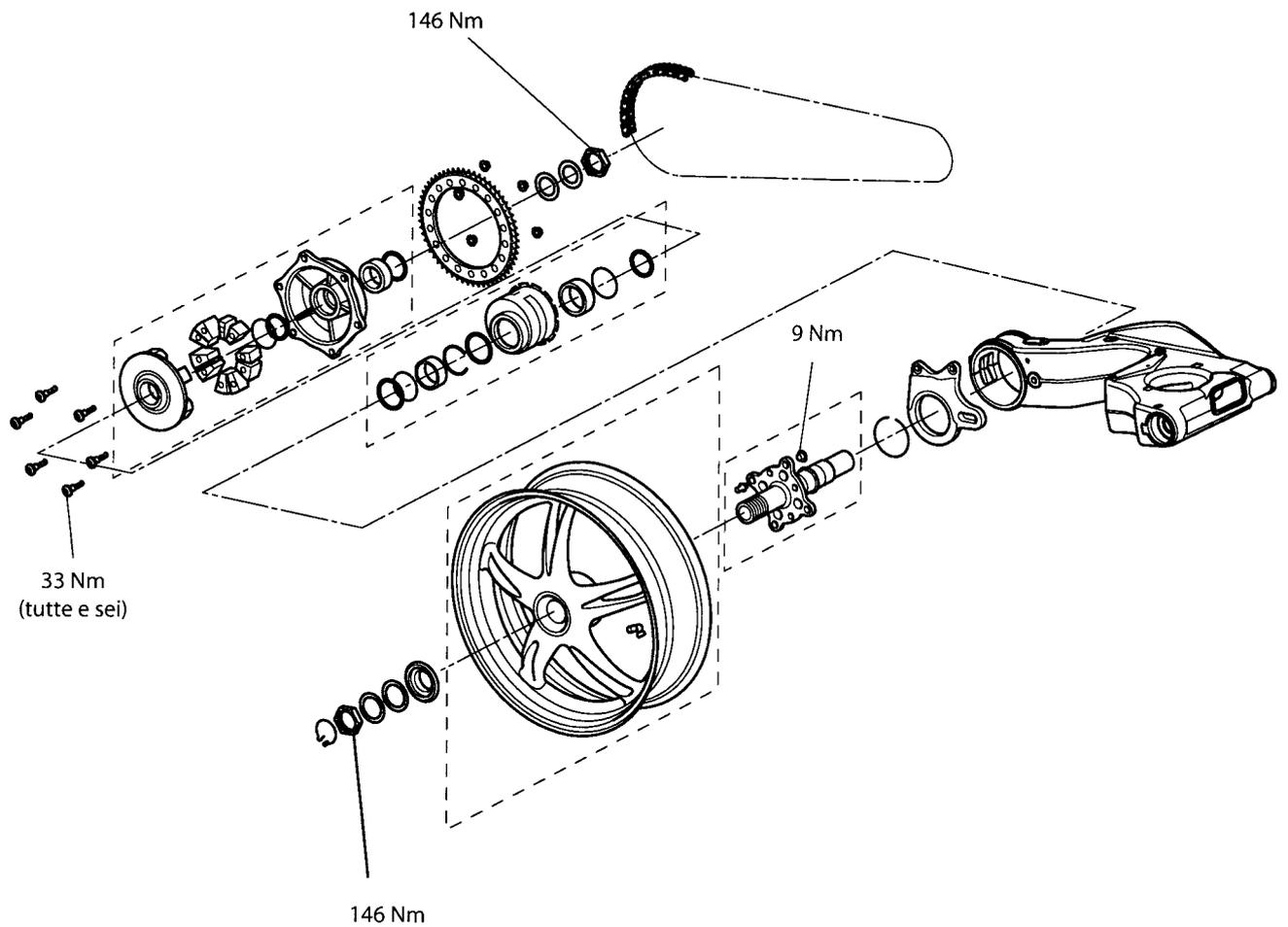
Vista esplosa – Ruota anteriore .....	15.2
Vista esplosa – Ruota posteriore e organi di trasmissione.....	15.3
Pneumatici .....	15.4
Pressione pneumatici .....	15.4
Usura pneumatici/ispezione ruote .....	15.4
Informazioni importanti sui pneumatici .....	15.5
Ruota anteriore .....	15.7
Smontaggio .....	15.7
Montaggio.....	15.8
Ruota posteriore .....	15.8
Smontaggio .....	15.8
Montaggio.....	15.9
Cuscinetto ruota anteriore .....	15.9
Smontaggio .....	15.9
Ispezione .....	15.9
Montaggio.....	15.10
Cuscinetto ruota posteriore.....	15.11
Smontaggio .....	15.11
Ispezione .....	15.12
Montaggio.....	15.13

## Ruote/Pneumatici

### Vista esplosa – Ruota anteriore

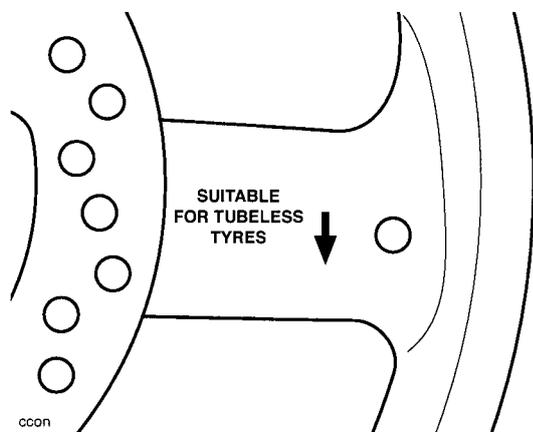


Vista esplosa – Ruota posteriore e organi di trasmissione

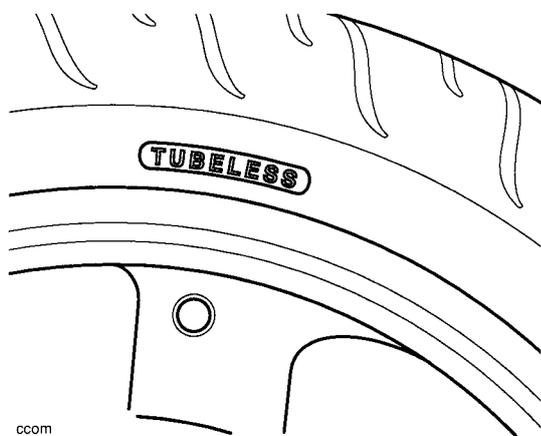


## Pneumatici

Questo modello è dotato di pneumatici, valvole e cerchi tubeless. Usare solo pneumatici marcati "TUBELESS" e apposite valvole sui cerchi con la dicitura "ADATTI PER PNEUMATICI TUBELESS".



Contrassegno tipico sulla ruota



Contrassegno tipico sul pneumatico

### ! Avvertenza

I pneumatici che sono stati usati su banco a rulli dinamometrico possono subire danni. In alcuni casi, il danno potrebbe non essere visibile sulla superficie esterna del pneumatico.

I pneumatici devono essere sostituiti dopo tale impiego dato che l'uso continuo di un pneumatico danneggiato può causare instabilità, perdita di controllo della motocicletta e un eventuale incidente.

## Pressione pneumatici

La corretta pressione di gonfiaggio offre la massima stabilità, maggior confort per il conducente e prolunga la durata utile del pneumatico.

La pressione dei pneumatici deve essere controllata frequentemente e regolata come richiesto. Le corrette pressioni dei pneumatici sono:

Anteriore – 2,35 bar

Posteriore – 2,90 bar

### ! Avvertenza

Una pressione di gonfiaggio errata causa un'usura irregolare del battistrada e problemi di instabilità che potrebbero portare alla perdita di controllo e a un incidente.

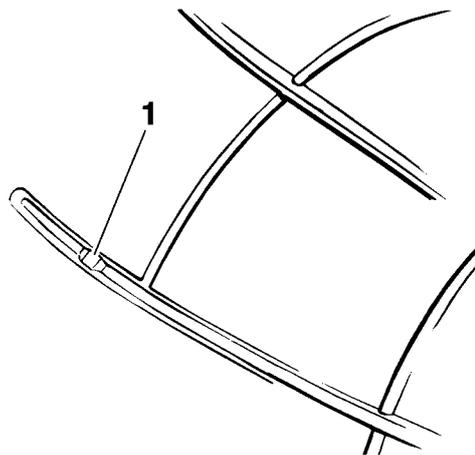
Se il pneumatico è gonfiato troppo poco, potrebbe sfilarsi o uscire dal cerchio. Un gonfiaggio eccessivo causa instabilità e rende più rapida l'usura del battistrada.

Entrambi i casi sono pericolosi dato che possono causare la perdita di controllo e un eventuale incidente.

## Usura pneumatici/ispezione ruote

Usurandosi, il pneumatico diventa più suscettibile a forature e danni. Si ritiene che il 90% di danni ai pneumatici si verifichi durante l'ultimo 10% di durata utile del pneumatico (usura del 90%). L'utilizzo di pneumatici usurati al massimo rappresenta una falsa economia ed è pericoloso.

Tutti i pneumatici sono dotati di indicatori dell'usura del battistrada. Quando il pneumatico si usura fino a mettere in evidenza l'indicatore di usura del battistrada, significa che ha oltrepassato il limite di servizio e che deve essere sostituito.



1. Indicatore usura battistrada

In base alla tabella di manutenzione programmata, misurare la profondità del battistrada con un apposito calibro e sostituire qualsiasi pneumatico che si sia usurato oltre il valore minimo ammesso del battistrada.

Ispezionare le ruote per vedere se presentano tagli, fessure e danni causati dal marciapiede. Sostituire sempre le ruote che si sospetta abbiano subito danni.

## **Avvertenza**

La guida con pneumatici eccessivamente usurati è pericolosa e comprometterà la trazione, la stabilità e la maneggevolezza portando alla perdita di controllo o a un incidente.

Quando i pneumatici tubeless si forano, la fuoriuscita di aria è spesso molto lenta. Ispezionare sempre attentamente i pneumatici per controllare che non siano forati.

Controllare che i pneumatici non siano tagliati e che non vi siano incastrati chiodi o altri oggetti taglienti.

Controllare che i cerchioni non siano ammaccati o deformati. La guida con pneumatici danneggiati o ruote o pneumatici difettosi è pericolosa e potrebbe causare la perdita di controllo e un incidente.

Consultare sempre il concessionario Triumph di zona per la sostituzione dei pneumatici o per farne controllare la sicurezza.

### **Profondità minima raccomandata del battistrada**

La seguente tabella può essere usata come indicazione della profondità minima di sicurezza del battistrada.

A meno di 130 km/h	2 mm
A oltre 130 km/h	Posteriore - 3 mm Anteriore - 2 mm

## **Avvertenza**

Le motociclette Triumph non devono essere guidate a velocità superiori al limite di velocità legale ad eccezione di quando si trovano in condizioni di gara su percorso autorizzato e delimitato.

### **Informazioni importanti sui pneumatici**

Tutte le motociclette Triumph sono state collaudate con attenzione e a lungo in tutte le possibili condizioni di guida prima dell'approvazione dei più efficaci abbinamenti di pneumatici per ciascun modello. Quando servono dei pneumatici di ricambio, è estremamente importante acquistare il corretto abbinamento dato che l'impiego di pneumatici non approvati o di pneumatici approvati, ma in abbinamenti non approvati, può rendere instabile la motocicletta. Consultare sempre il capitolo sui dati tecnici del Manuale d'uso per i dettagli relativi ai pneumatici approvati e rispettivi abbinamenti.

## **Avvertenza**

Se un pneumatico si fora, sostituirlo. Se un pneumatico forato non viene sostituito, oppure se si usa un pneumatico che è stato riparato, si può causare instabilità, perdita di controllo o un incidente.

Non usare mai una camera d'aria per riparare un pneumatico forato. La superficie ruvida all'interno del pneumatico può logorare la camera d'aria causando instabilità, sgonfiaggio rapido, perdita di controllo e un incidente.

## **Avvertenza**

L'utilizzo di pneumatici diversi da quelli elencati al capitolo sui dati tecnici del Manuale d'uso può compromettere la maneggevolezza causando la perdita di controllo o un incidente.

Usare solo i vari tipi di pneumatici consigliati, negli abbinamenti indicati nel Manuale d'uso.

Non mischiare pneumatici di marche diverse o pneumatici della medesima marca, appartenenti però a un'opzione diversa.

## **Avvertenza**

Controllare sempre la pressione prima di guidare quando i pneumatici sono freddi. La guida con pneumatici gonfiati in modo errato può compromettere la maneggevolezza causando la perdita di controllo e un incidente.

### **Avvertenza**

La guida con pneumatici troppo usurati o danneggiati compromette la stabilità e la maneggevolezza e causa la perdita di controllo o un incidente.

### **Avvertenza**

Non montare pneumatici che richiedono una camera d'aria su cerchioni "tubeless". Il tallone non si insedierà e i pneumatici potrebbero sfilarsi dai cerchioni con conseguente sgonfiaggio dei pneumatici e un eventuale perdita di controllo del veicolo e un incidente.

Non installare una camera d'aria all'interno di un pneumatico "tubeless". Così facendo si può creare instabilità e calore eccessivo e la camera d'aria potrebbe scoppiare causando lo sgonfiaggio rapido del pneumatico, la perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

### **Avvertenza**

Un'equilibratura precisa delle ruote è vitale per ottenere una maneggevolezza sicura e stabile della motocicletta. Non togliere o sostituire i pesini di equilibratura. Un'equilibratura errata delle ruote può causare instabilità con conseguente perdita di controllo e un incidente.

Quando è necessario equilibrare le ruote, come ad esempio dopo la sostituzione di un pneumatico, rivolgersi al Concessionario autorizzato Triumph.

Usare esclusivamente pesini autoadesivi. I pesini da agganciare danneggiano la ruota e il pneumatico causandone lo sgonfiaggio, la perdita di controllo e un eventuale incidente.

### **Avvertenza**

Quando è necessario sostituire i pneumatici, consultare il Concessionario Triumph autorizzato che darà disposizioni affinché i pneumatici vengano montati in base alle istruzioni del fabbricante.

Quando i pneumatici vengono sostituiti, lasciare che si assestino sul cerchione (24 ore circa). Durante questo periodo di assestamento, guidare con cautela dato che un pneumatico assestato male può causare la perdita di controllo o un incidente. Inizialmente, il nuovo pneumatico non offrirà le medesime caratteristiche di maneggevolezza di uno usurato e il conducente deve concedersi una percorrenza adeguata (160 km circa) per abituarsi alle nuove caratteristiche.

Dopo 24 ore circa e 160 km, controllare e regolare la pressione di entrambi i pneumatici ed eseguire anche un'ispezione per vedere che siano correttamente insediati eseguendo le necessarie riparazioni.

L'utilizzo di una motocicletta quando non si è abituati alle caratteristiche di guida può causare la perdita di controllo e un eventuale incidente.

## Ruota anteriore

### Smontaggio

#### **! Avvertenza**

Prima di iniziare a lavorare, accertarsi che la motocicletta sia ben stabilizzata e sorretta in modo adeguato. In questo modo si evita che cada e causi lesioni al tecnico o subisca danni.

1. Appoggiare la motocicletta sul cavalletto d'officina.
2. Staccare entrambe le pinze del freno (vedi pag. 14-12).

#### Nota:

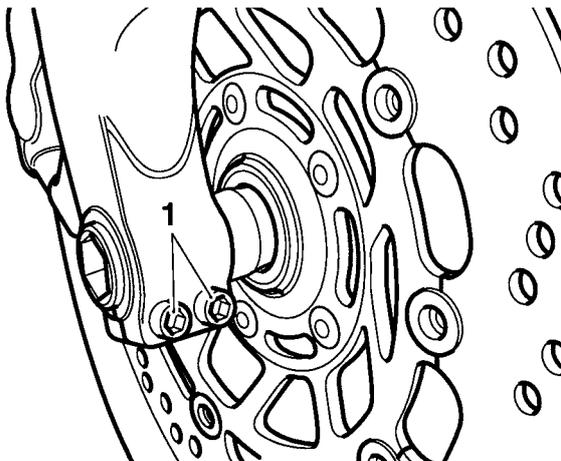
- Non è necessario scollegare i flessibili dei freni.

#### **! Avvertenza**

Non lasciare che le pinze pendano dai flessibili del freno dato che così facendo si possono danneggiare i flessibili.

Dei flessibili danneggiati possono compromettere l'efficacia dei freni portando alla perdita di controllo e a un incidente.

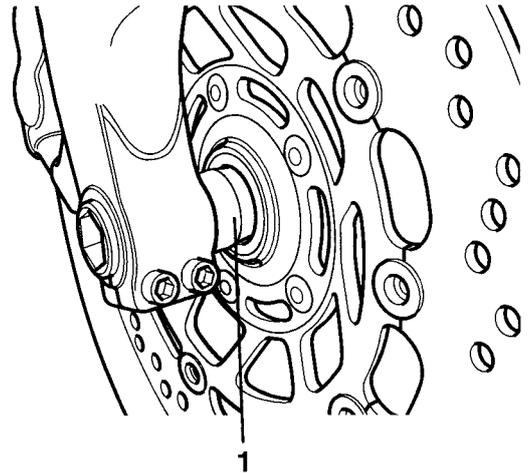
3. Sollevare e sorreggere la parte anteriore della motocicletta.
4. Allentare entrambi i bulloni di serraggio sull'estremità inferiore dello stelo destro della forcella.



#### 1. Bulloni di serraggio forcella

5. Allentare e smontare il fuso ruota avvitato nello stelo sinistro della forcella.

6. Smontare la ruota e i distanziali ruota.



#### 1. Distanziali ruota (lato destro in figura).

7. Appoggiare la ruota su zeppe di legno.

#### **! Avvertenza**

Non lasciare che la ruota poggi su nessuno dei due dischi del freno dato che così facendo si potrebbero danneggiare i dischi e causare un incidente.

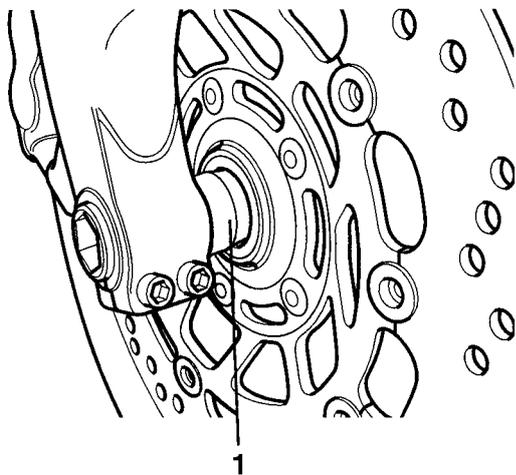
#### **! Attenzione**

Per evitare di danneggiare la ruota o i cuscinetti, accertarsi che vi sia la massima pulizia ed evitare l'ingresso di impurità nei cuscinetti ruota quando la ruota è smontata.

8. Pulire a fondo tutti i componenti e verificare che non presentino usura o danni.

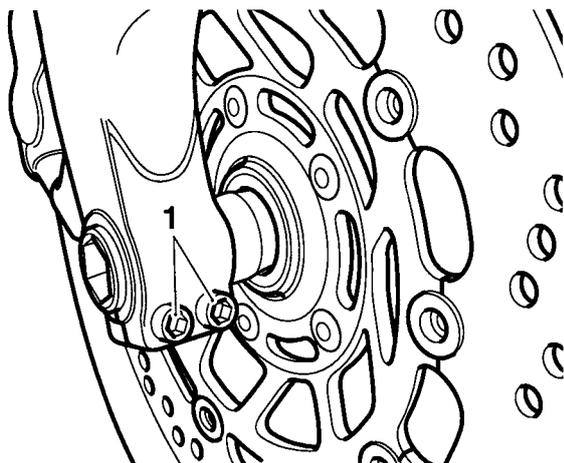
## Montaggio

1. Ingrassare leggermente i distanziali ruota e posizionarli nei mozzi.
2. Posizionare la ruota tra le forcelle verificando che i distanziali rimangano in sede da ambo i lati.



### 1. Distanziali ruota

3. Rimontare il fuso ruota dal lato destro e serrarlo a **110 Nm**.
4. Portare a terra la motocicletta e pompare la sospensione anteriore per permettere allo stelo destro della forcella di assestarsi nella posizione naturale sul fuso ruota.
5. Serrare i bulloni di serraggio della forcella a **20 Nm**.



### 1. Bulloni di serraggio forcella

6. Pulire a fondo e sgrassare i dischi dei freni.
7. Montare le pinze del freno (vedi pag. 14-13).

## Ruota posteriore

### Smontaggio

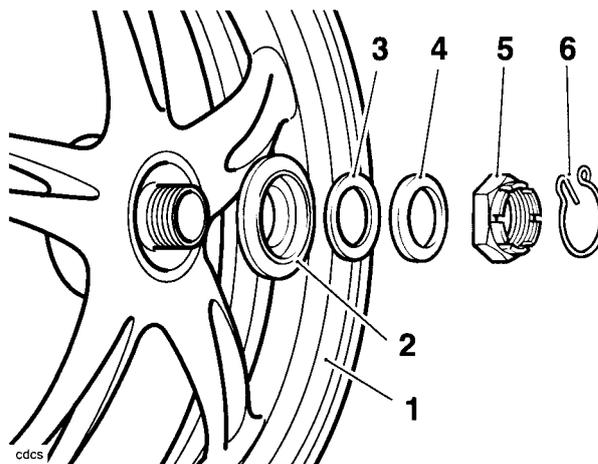
#### ! Avvertenza

Prima di iniziare a lavorare, accertarsi che la motocicletta sia ben stabilizzata e sorretta in modo adeguato. In questo modo si evita che cada e causi lesioni al tecnico o subisca danni.

1. Sollevare e sorreggere il retro della motocicletta per permettere lo smontaggio della ruota posteriore.

#### ! Avvertenza

Se il motore era in moto, i tubi di scarico sono caldi. Prima di lavorare sull'impianto di scarico o nelle sue vicinanze, lasciare che si raffreddi, dato che il contatto con qualsiasi parte di un impianto di scarico caldo può causare ustioni.



1. Ruota posteriore
2. Distanziale conico
3. Rondella piana
4. Rondella Belleville
5. Dado
6. Stringitubo

2. Per smontare la ruota, staccare quanto segue:

- Fermo,
- Dado,
- Rondella Belleville
- Rondella piana
- Distanziale conico.

- Smontare la ruota (tenendola leggermente inclinata per evitare che venga a contatto della pedana posteriore).

## Montaggio

- Montare la ruota, allineandola con i 4 grani di riferimento.
- Tenere la ruota in squadra durante il montaggio:
  - distanziale conico
  - rondella piana
  - rondella Belleville con la faccia concava verso l'esterno.
  - Dado
- Serrare il dado di ritenuta della ruota a **146 Nm** e montare il fermo.

## Cuscinetto ruota anteriore

### Smontaggio

- Smontare la ruota anteriore (vedi pag. 15-7).

### ! Attenzione

Non permettere alla ruota di poggiare sul disco del freno che potrebbe subire danni. Sorreggere la ruota su zeppe di legno equidistanziate lungo il cerchione, in modo che il disco sia sollevato da terra.

Appoggiare la ruota di lato mentre la si sorregge su zeppe di legno per evitare danni al disco del freno.

- Estrarre e scartare le tenute e l'anello elastico del cuscinetto.

### ! Avvertenza

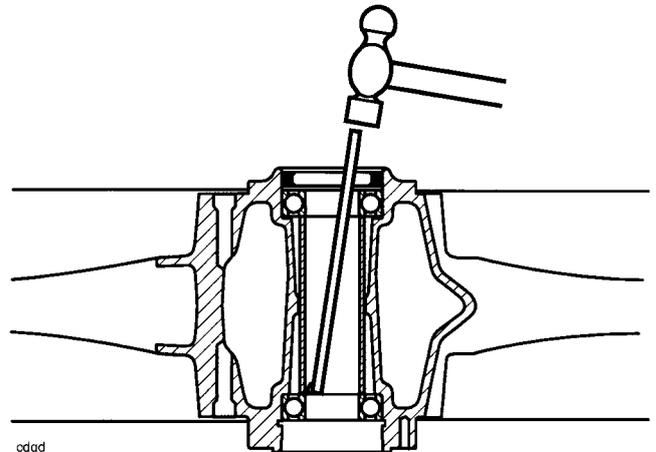
Indossare sempre guanti, occhiali e maschera di protezione quando si usa un martello con mandrino. L'impiego di un martello con mandrino può causare la rottura dei cuscinetti. I frammenti dei cuscinetti potrebbero causare lesioni agli occhi e all'epidermide se non si usano delle protezioni idonee.

### ! Attenzione

Per impedire di danneggiare la ruota e per facilitare lo smontaggio del cuscinetto, esercitare uniformemente la pressione su ambo i lati del cuscinetto in modo da evitare che si inclini e si inceppi. Se si esercita una forza irregolare, l'estrazione del cuscinetto diventa più difficile e la ruota potrebbe subire danni.

#### Nota:

- Il cuscinetto destro della ruota deve essere estratto per primo. Il punzone deve essere situato nelle sfinestrature presenti sul manicotto centrale.**
- Usando un punzone idoneo infilato attraverso il centro della ruota, scalzare il cuscinetto destro. Raccogliere il manicotto centrale. Estrarre il cuscinetto sinistro della ruota in modo analogo.



Smontaggio cuscinetto ruota

### Ispezione

### ! Avvertenza

Eliminare dalla ruota solo i segni rialzati. L'asportazione di materia al di sotto delle zone sporgenti riduce il livello di interferenza tra la ruota e i cuscinetti. La perdita di interferenza può causare il distacco del cuscinetto con conseguente perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

- Ispezionare la ruota per vedere se vi sono dei segni sollevati formati in fase di smontaggio. Eliminare tali segni con carta smeriglio sottile o con una lima.

# Ruote/Pneumatici

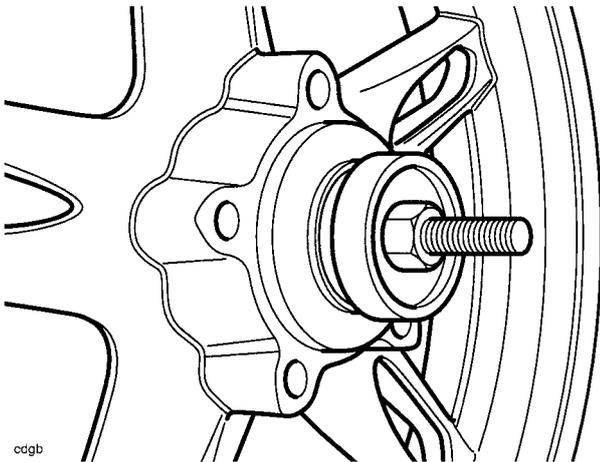
## Montaggio

### Nota:

- Consultare la tabella qui sotto per identificare quale attrezzo e accessorio usare per il montaggio dei cuscinetti. I cuscinetti sono inseriti per mezzo di un perno di accoppiamento presente sull'installatore. Infilare un supporto nella ruota dal lato opposto a quello dell'installatore; serrando il bullone, il cuscinetto viene attirato nella ruota.
- Infilare i cuscinetti con il lato marcato o protetto verso l'esterno e montare sempre un nuovo anello elastico e delle nuove tenute.

	Installatore cuscinetto	Supporto
Cuscinetto sinistro	3880070-T0301 Lato piccolo verso il cuscinetto	3880075-T0301 Lato grande verso la ruota
Cuscinetto destro	3880070-T0301 Lato piccolo verso il cuscinetto	3880075-T0301 Lato grande verso la ruota

1. Montare i cuscinetti ruota e il manicotto centrale seguendo il metodo descritto qui sopra.



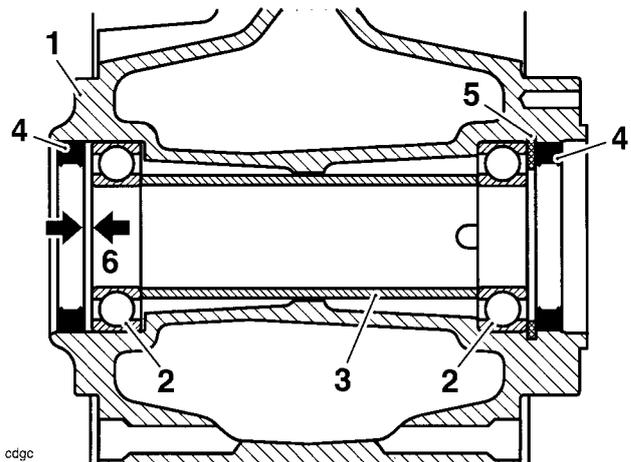
**Attrezzo 3880070 posizionato sulla ruota**

2. Infilare un nuovo anello elastico.

**! Attenzione**

Il paraolio sinistro non deve toccare il cuscinetto ruota. Il paraolio deve essere calzato fino a quando la smussatura lavorata a macchina della ruota è appena visibile. Il paraolio destro deve essere calzato fino a quando è a contatto dell'anello elastico.

3. Lubrificare e infilare delle nuove tenute sulla ruota anteriore. Lubrificare il bordo affilato della tenuta con grasso conforme alla specifica NLGI 2 (si consiglia Mobil HP222). Calzare completamente il paraolio destro. Calzare il paraolio sinistro fino a quando la smussatura lavorata a macchina della ruota è appena visibile.



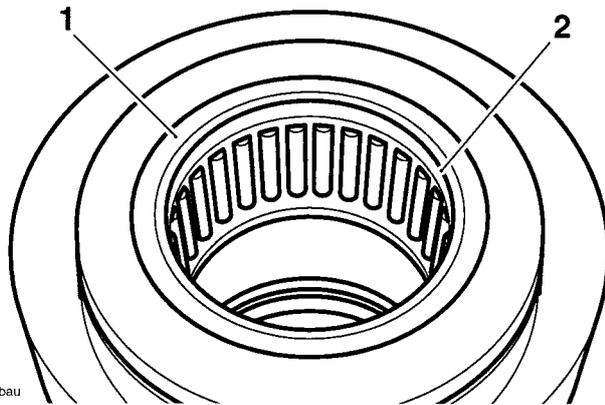
1. Ruota anteriore
2. Cuscinetti ruota
3. Manicotto centrale
4. Paraolio
5. Anello elastico
6. Posizione del paraolio sinistro

4. Montare la ruota anteriore (vedi pag. 15-8).

## Cuscinetto ruota posteriore

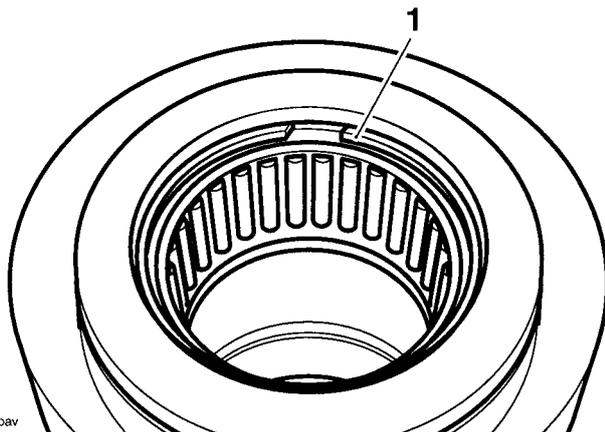
### Smontaggio

1. Smontare il mozzo posteriore (vedi pag. 12-18).
2. Trasferire il mozzo su di un banco di lavoro.
3. Prendere nota dell'orientamento della tenuta esterna destra del mozzo e, usando un attrezzo rivestito e poco appuntito, scalzare la tenuta dalla gola nel mozzo.



1. Tenuta
2. Bordo affilato

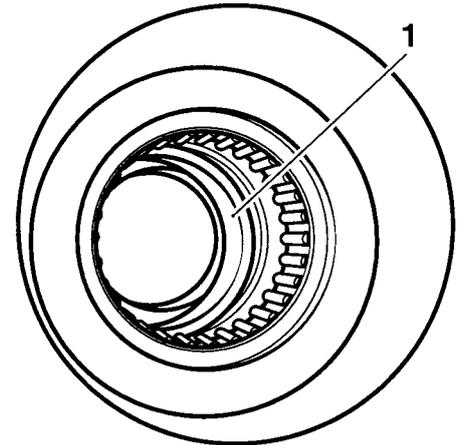
4. Estrarre l'anello di ritenuta del cuscinetto dal lato destro del mozzo.



1. Anello di ritenuta cuscinetto

5. Prendere nota dell'orientamento della tenuta interna del mozzo destro e, sempre lavorando dal lato destro del mozzo e usando un attrezzo

simile a quello usato per la tenuta esterna del mozzo, staccare la tenuta interna dal centro del mozzo.



cbaw

1. Tenuta interna mozzo

#### Nota:

- La tenuta interna destra e l'anello elastico rimarranno nel mozzo fino all'estrazione del cuscinetto.
- Lavorando attraverso il foro nel centro del cuscinetto sinistro, staccare l'anello interno destro usando delle pinze apposite.

### ⚠ Attenzione

Sorreggere sempre il mozzo come da istruzioni perché se il mozzo viene serrato eccessivamente nella morsa oppure se viene sorretto in una parte diversa da quella indicata qui sopra (in modo particolare in prossimità delle fessure del regolatore eccentrico) subirà danni che potrebbero anche causare l'usura prematura del nuovo cuscinetto una volta montato.

6. Montare delle ganasce rivestite sulla morsa e posizionare il mozzo con il lato destro rivolto verso il basso. Non serrare il mozzo nella morsa. Chiudere la morsa solo quanto basta a sorreggere la maggior area possibile del mozzo.

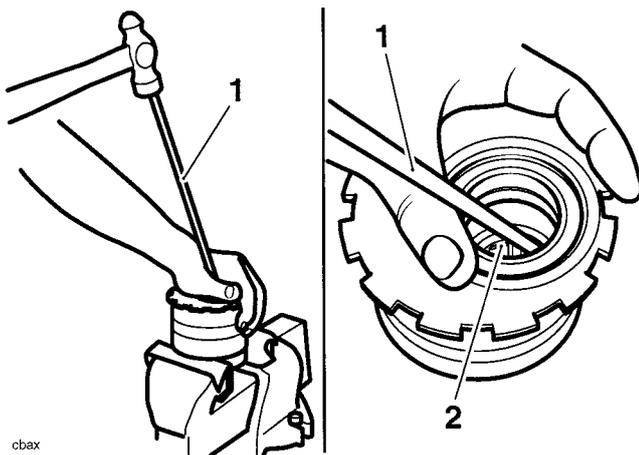
### ⚠ Avvertenza

Indossare sempre occhiali e guanti quando si usa un mandrino dato che il suo impiego con un martello può causare la rottura dei cuscinetti. I frammenti dei cuscinetti potrebbero causare lesioni agli occhi e alle mani se non si usano delle protezioni idonee.

### ! Attenzione

Per impedire di danneggiare il mozzo e per facilitare lo smontaggio del cuscinetto, esercitare uniformemente la pressione su ambo i lati del cuscinetto in modo da evitare che si inclini e si inceppi. Se si esercita una forza irregolare, l'estrazione del cuscinetto diventa più difficile e il mozzo potrebbe subire danni.

7. Lavorando dal foro al centro del cuscinetto sinistro, usare un punzone per scalzare il cuscinetto destro.

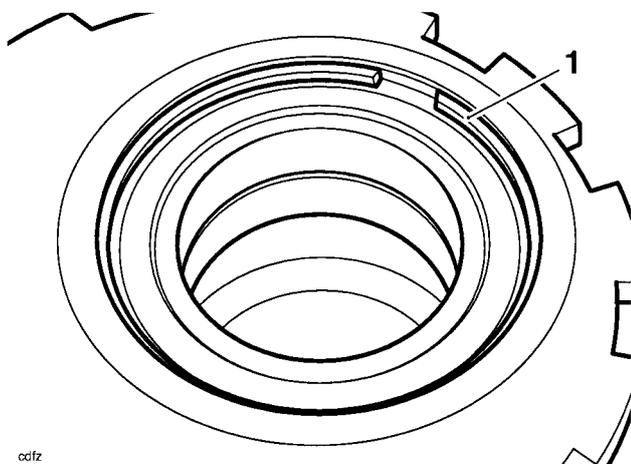


cbax

1. Punzone

2. Cuscinetto

8. Staccare l'anello elastico interno dal mozzo.  
9. Estrarre la tenuta interna del mozzo.  
10. Estrarre l'anello di ritenuta del cuscinetto dal lato sinistro del mozzo.



cdtz

1. Anello di ritenuta cuscinetto

### ! Avvertenza

Indossare sempre occhiali e guanti quando si usa un mandrino dato che il suo impiego con un martello può causare la rottura dei cuscinetti. I frammenti dei cuscinetti potrebbero causare lesioni agli occhi e alle mani se non si usano delle protezioni idonee.

### ! Attenzione

Per impedire di danneggiare il mozzo e per facilitare lo smontaggio del cuscinetto, esercitare uniformemente la pressione su ambo i lati del cuscinetto in modo da evitare che si inclini e si inceppi. Se si esercita una forza irregolare, l'estrazione del cuscinetto diventa più difficile e il mozzo potrebbe subire danni.

11. Lavorando dal foro al centro del mozzo sinistro, usare un punzone per scalzare il cuscinetto sinistro.

### Ispezione

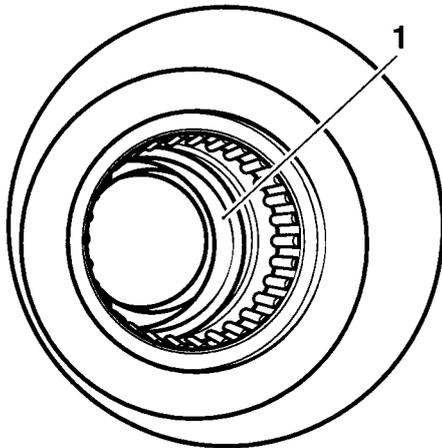
### ! Avvertenza

Eliminare dal mozzo solo i segni rialzati. L'asportazione di materia al di sotto delle zone sporgenti riduce il livello di interferenza tra il mozzo e il nuovo cuscinetto. La perdita di interferenza può causare il distacco del cuscinetto nel mozzo con conseguente perdita di controllo della motocicletta e un incidente.

Ispezionare il mozzo per vedere se vi sono dei segni sollevati formativi in fase di smontaggio. Eliminare tali segni con carta smeriglio sottile o con una lima, prestando attenzione che la limatura non contamini i cuscinetti.

## Montaggio

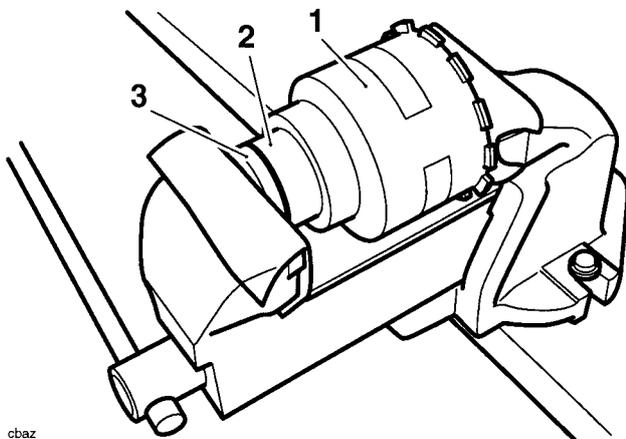
1. Lubrificare e posizionare una nuova tenuta interna del mozzo nel mozzo stesso. Lubrificare il bordo affilato della tenuta con grasso conforme alla specifica NLGI 2 (si consiglia il grasso Mobil HP222).
2. Infilare un nuovo anello elastico interno. Verificare che l'anello elastico sia fissato nella gola lungo l'intera circonferenza.



cbaw

### 1. Anello elastico interno

3. Posizionare la tenuta interna sul mozzo e calzarla in sede in modo uniforme fino a quando poggia contro l'anello elastico interno.
4. Aprire la morsa quanto basta a potervi infilare dentro il mozzo, il nuovo cuscinetto destro e l'attrezzo di servizio 3880065-T0301, tutti allineati insieme all'interno delle ganasce rivestite. Allineare l'estremità grande dell'attrezzo 3880065-T0301 rispetto al nuovo cuscinetto.



cbaz

1. Mozzo
2. Cuscinetto destro
3. Attrezzo di servizio 3880065-T0301

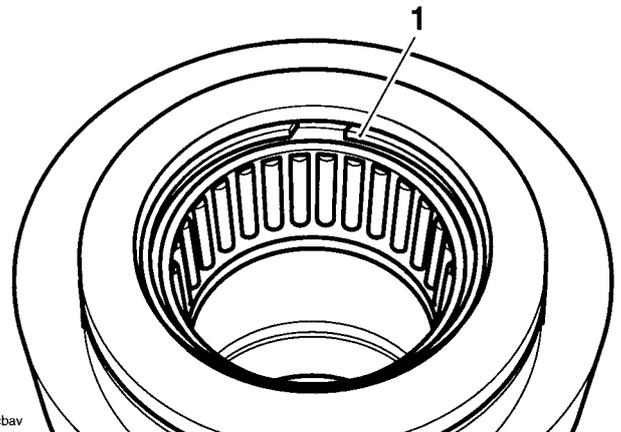
5. Chiudere progressivamente la morsa fino a quando la gabbia esterna del nuovo cuscinetto viene spinta completamente contro l'anello elastico interno dietro al mozzo. Aprire la morsa ed estrarre il mozzo e l'attrezzo appoggiando quindi di lato l'attrezzo.



## Attenzione

Verificare che il mozzo, il nuovo cuscinetto e l'attrezzo rimangano allineati durante l'intera fase di montaggio. Se uno qualsiasi dei componenti è fuori allineamento, il cuscinetto e/o il mozzo potrebbero subire danni.

6. Se in qualsiasi momento i componenti dovessero essere fuori allineamento, smontarli, controllarli, riparare ogni danno e quindi ripetere la procedura di installazione del cuscinetto.
7. Conservare il nuovo cuscinetto montando un nuovo anello di ritenuta nella gola all'interno del mozzo. Verificare che l'anello sia fissato nella gola lungo l'intera circonferenza.

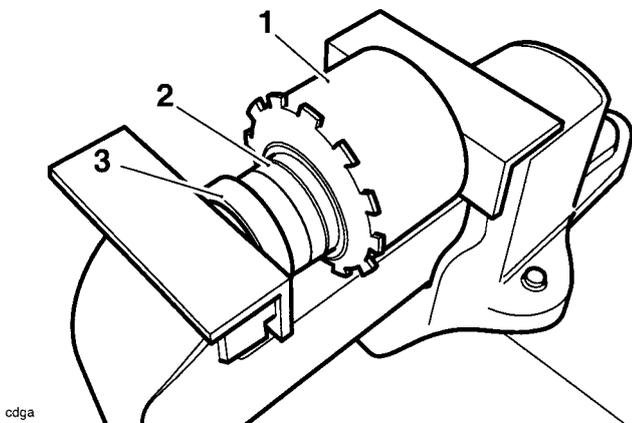


cbav

### 1. Anello di ritenuta cuscinetto

## Ruote/Pneumatici

8. Aprire la morsa quanto basta a potervi infilare dentro il mozzo, il nuovo cuscinetto sinistro e l'attrezzo di servizio 3880075-T0301, tutti allineati insieme all'interno delle ganasce rivestite. Allineare l'estremità piccola dell'attrezzo 3880075-T0301 rispetto al nuovo cuscinetto.



cdga

**1. Mozzo**

**2. Cuscinetto sinistro**

**3. Attrezzo di servizio 3880065-T0301**

9. Chiudere progressivamente la morsa fino a quando l'anello esterno del nuovo cuscinetto sinistro viene calzato completamente contro la flangia interna dentro al mozzo. Aprire la morsa ed estrarre il mozzo e l'attrezzo appoggiando quindi di lato l'attrezzo.

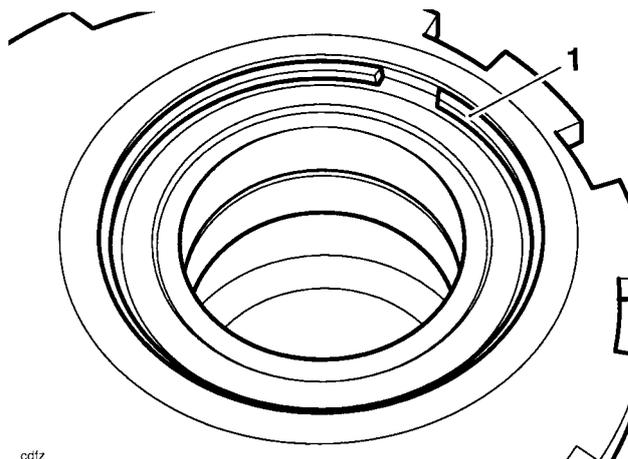


### Attenzione

Verificare che il mozzo, il nuovo cuscinetto e l'attrezzo rimangano allineati durante l'intera fase di montaggio. Se uno qualsiasi dei componenti è fuori allineamento, il cuscinetto e/o il mozzo potrebbero subire danni.

Se in qualsiasi momento i componenti dovessero essere fuori allineamento, smontarli, controllarli e riparare ogni danno e quindi ripetere la procedura di installazione del cuscinetto.

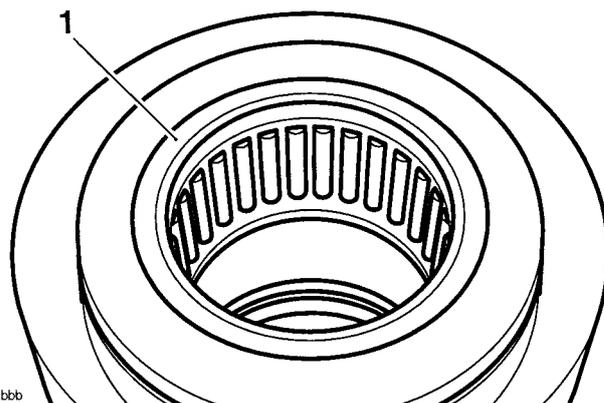
10. Conservare il nuovo cuscinetto montando un nuovo anello di ritenuta nella gola all'interno del mozzo. Verificare che l'anello sia fissato nella gola lungo l'intera circonferenza.



cdtz

**1. Anello di ritenuta cuscinetto**

11. Lubrificare il bordo affilato della nuova tenuta esterna con grasso conforme alla specifica NLGI 2 (si consiglia il grasso Mobil HP222). Posizionare la tenuta esterna sul mozzo e calzarla in sede in modo uniforme fino a quando poggia contro l'anello di ritenuta del cuscinetto.



cbbb

**1. Tenuta esterna mozzo**

12. Lubrificare il nuovo cuscinetto con 5 g. di grasso conforme alla specifica NLGI 2 (si consiglia il grasso Mobil HP222).
13. Pulire a fondo il foro del mozzo nel forcellone.
14. Rimontare il mozzo (vedi pag. 12-15).