

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

ATTENZIONE: prima di effettuare qualsiasi operazione accertarsi che la temperatura superficiale del blocco motore e dell'impianto di scarico sia tale da non procurare danni all'operatore e/o alle parti non resistenti al calore (carene, tubazioni, guaine ecc.).

- 1.** Asportare il carter nero avvitato al collettore originale, svitare completamente la bulloneria originale che vincola il collettore originale al cilindro (mediante la flangia) e il silenziatore al telaio e quindi asportare l'impianto di scarico originale estraendolo dalla parte posteriore del mezzo.
- 2.** Inserire il collettore primario X3 (**rif. 1**) nell'attacco testa del cilindro, non serrare completamente i dadi originali, in modo da garantire sia un corretto posizionamento, sia poter sfruttare i giochi esistenti tra la flangia ed i prigionieri.
- 3.** Inserire il collettore finale X3 (**rif. 2**) nel tratto precedentemente montato e vincolarlo con la molla in dotazione.
- 4.** Fissare la staffa saldata sul collettore finale alla staffa in inox (**rif. 5**) in dotazione, utilizzando la vite a brugola M8, la rondella Ø8x24 e il dado M8 flangiato. Fissare quindi la staffa (**rif. 5**) al telaio della moto (nell'apposito punto posto sotto la carena) con la vite M10x1,25x25 in dotazione.
- 5.** Asportare la vite originale lato SX che unisce il portapacchi al telaio della moto.
- 6.** Inserire il silenziatore sul collettore finale (**rif. 2**); verificare il corretto orientamento e vincolarlo con la restante molla in dotazione (quella più corta).
- 7.** Calzare la fascia in carbonio (**rif. 4**) sul silenziatore e fissarla al telaio della moto con la minuteria in dotazione (vedi disegno allegato) nel punto in cui è stata asportata la vite originale.
- 8.** Controllare il corretto posizionamento di tutte le parti montate e serrare definitivamente tutta la bulloneria.
- 9.** Rimontare il carter originale smontato in precedenza fissandolo negli appositi punti di attacco posti sul collettore finale (**rif. 2**) utilizzando la viteria originale.
- 10.** Avviare il motore, attendere alcuni minuti che sia raggiunta la temperatura di funzionamento e verificare che non vi siano fughe di gas.

NOTA BENE: dopo una percorrenza di circa 100 km è necessario effettuare un controllo del serraggio di tutta la bulloneria.

REGOLAZIONE: la messa a punto di questo silenziatore è stata effettuata nello stabilimento Leovince su banco di prova automatizzato con un veicolo in perfetto stato di utilizzo e regolazioni standard. Per ottenere un funzionamento ottimale, consigliamo di verificare la carburazione del vostro veicolo in funzione del suo stato e delle condizioni climatiche della vostra regione.

MANUTENZIONE: verificare periodicamente gli attacchi del silenziatore e tutti gli elementi che possono deteriorarsi con l'uso (materiale fonoassorbente, guarnizioni e altre parti in gomma) e provvedere alla loro periodica sostituzione. Per la pulizia del silenziatore è possibile utilizzare benzina, gasolio ed alcool. Non possono essere usati solventi di alcun tipo.


Un eventuale cambiamento del colore del silenziatore è dato da un utilizzo normale e dipende dalla natura dei materiali e dal calore.

E' VIETATA ogni modifica o manomissione del silenziatore di scarico; qualora eseguita, la Sito Gruppo Industriale S.p.A. declina ogni responsabilità derivante da vizi, difetti e cattivo funzionamento del prodotto manomesso o modificato.

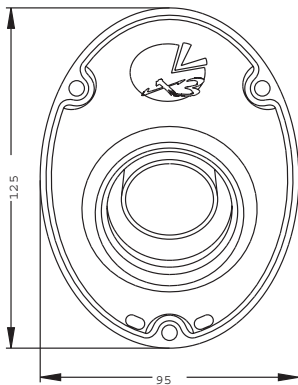
É CONSIGLIATO PER IL MONTAGGIO L'AUSILIO DI PERSONALE SPECIALIZZATO

DISEGNO TECNICO

SGI 3928
SCREEN TYPE
USFS APPROVED

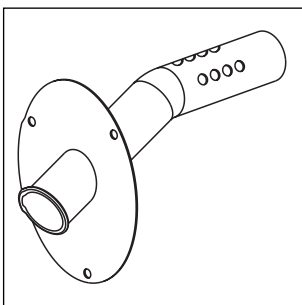
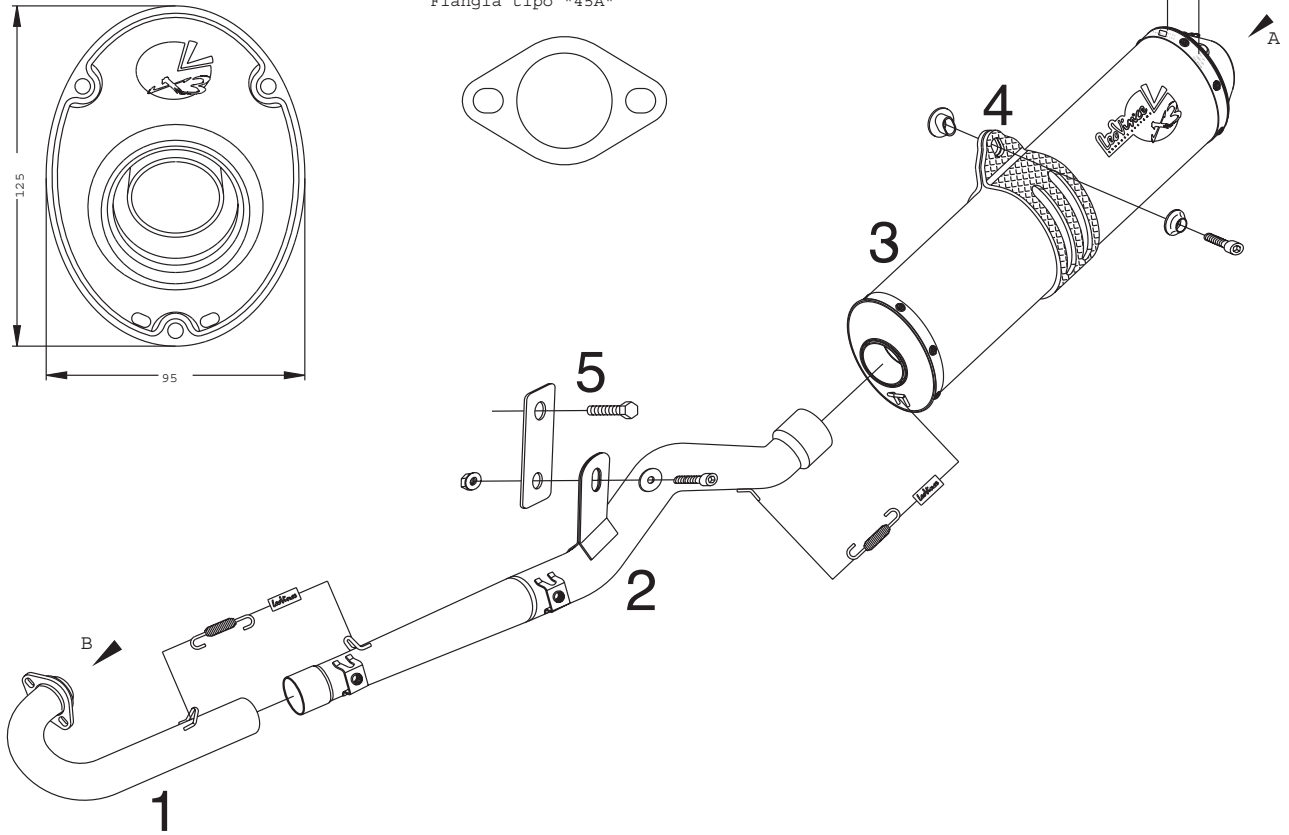
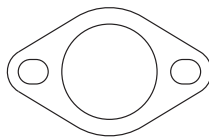
SGI  0323
0324

VISTA DA "A"



VISTA DA "B"

Flangia tipo "45A"



Parte interna "NEW FIM" CON TUBO FORATO già montata nel silenziatore
*consente di non superare i limiti fonometrici stabiliti dal regolamento F.I.M.