

# 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. Svitare la sonda Lambda, smontare il silenziatore originale e poi la restante parte dell'impianto di scarico di origine.
2. Calzare i collettori primari (**rif. 1**). Verificare il corretto accoppiamento nelle sedi dei cilindri, posizionare quindi le flange calzandole sui prigionieri; 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 con relativa biforcazione (**rif. 2**) nei collettori precedentemente montati e vincolarlo con la molla in dotazione.
4. Inserire infine il collettore finale (**rif. 3**) e vincolarlo al raggruppamento 2/1 con la molla in dotazione.
5. Inserire quindi il silenziatore sul collettore finale, verificare il corretto orientamento e vincolarlo con la restante molla in dotazione.
6. Calzare la protezione in gomma sulla fascia in inox (**rif. 5\_ A1 - B1**) che sostiene il silenziatore. Calzare quindi il tutto sul silenziatore; vincolare la fascia alla staffa originale con la minuteria in dotazione, come da disegno.
7. Rispettando la coppia di serraggio indicata dalla casa costruttrice, serrare i collettori primari. Se il montaggio è effettuato correttamente gli ingombri delle tubazioni non devono interferire con parti del motore (radiatore, basamento, carene, ecc.).
8. Avvitare la sonda Lambda nell'apposito attacco posto sul collettore finale (**3**).
9. Verificare il serraggio della bulloneria, avviare il motore, attendere alcuni minuti che sia raggiunta la temperatura di funzionamento e verificare che non vi siano fughe di gas.

**N.B.:** durante i primi km di utilizzo l'impianto di scarico, subirà degli assestamenti ed è possibile che si verifichino minime fughe di gas. 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 gruppo è stata effettuata nello stabilimento LeoVince su banco di prova elettronico con un veicolo in perfetto stato di utilizzo e regolazioni standard.

## MANUTENZIONE:

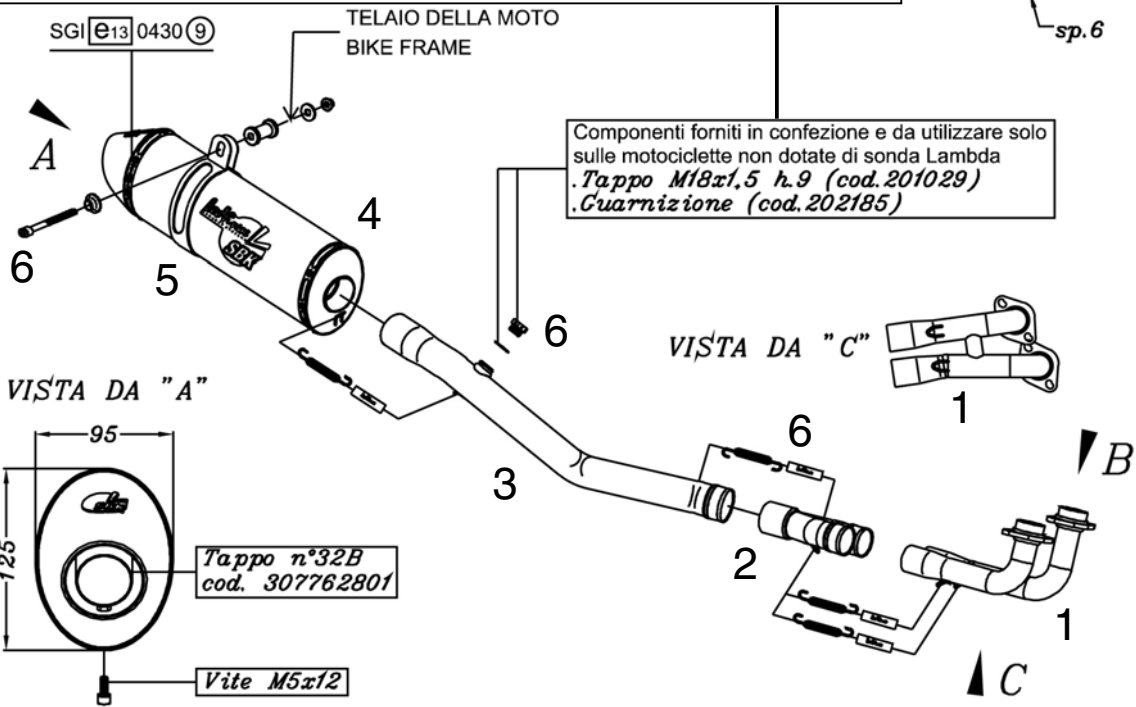
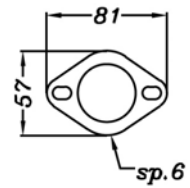
verificare periodicamente gli attacchi del silenziatore e tutti gli elementi che possono deteriorarsi con l'uso (materiale fonoassorbente, guarnizioni e altre parti in gomma) e provvedere alla loro periodica sostituzione. Per la pulizia del silenziatore è possibile utilizzare benzina, gasolio ed alcool. 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  
**È CONSIGLIATO PER IL MONTAGGIO L'AUSILIO DI PERSONALE SPECIALIZZATO.**

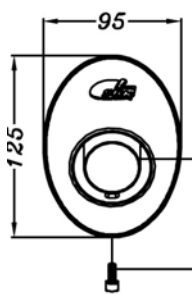
# DISEGNO TECNICO

**I** - Componenti forniti in confezione e da utilizzare solo sulle motociclette non dotate di sonda Lambda  
**GB** - By-packed components to be used only on motorcycles not provided with Lambda probe.  
**F** - Pièces fournies et à utiliser seulement sur les motocycles qui ne sont pas équipés de sonde Lambda  
**D** - Mitgelieferte Bauteile, die nur für Motorräder ohne Lambda-Sonde einzusetzen sind  
**E** - Componentes suministrados en confección y que hay que utilizar sólo en las motocicletas no equipadas

**VISTA DA "B"**  
 Flange tipo "25B"



VISTA DA "A"



**Tappo n°32B**  
 cod. 307762801  
**Vite M5x12**

VISTA DA "C"

