

MOLLE, RULLI FRIZIONE E FRIZIONE T-MAX 500/530

SCELTA DELLE TARATURE FRIZIONE - Prima di procedere con lo smontaggio, vi consigliamo di seguire questa tabella per la scelta dei particolari da sostituire.

T-MAX 500	CARICO A 21 mm	12 RULLI ORIGINALI	15 RULLI di cui 12 ORIGINALI 3 POLINI	12 RULLI di cui 9 ORIGINALI 3 POLINI
MOLLA				
ORIGINALE	3 Kg	4.500 g/min	SCONSIGLIATO	+500 g/min
ARGENTO	6 Kg	5.500 g/min	-500 g/min	+1.000 g/min
NERO	8 Kg	6.000 g/min	-300 g/min	+1.000 g/min

PROVE EFFETTUATE CON VARIATORE POLINI e ORIGINALE

T-MAX 530	CARICO A 21 mm	15 RULLI di cui 12 ORIGINALI 3 POLINI	15 RULLI ORIGINALI
MOLLA			
ORIGINALE	3 Kg	+500 g/min	0 g/min
ARGENTO	6 Kg	+1.000 g/min	+500 g/min
NERO	8 Kg	+1.500 g/min	+1.000 g/min

PROVE EFFETTUATE CON VARIATORE POLINI e ORIGINALE

TMAX 500/530 – ATTENZIONE! Si sconsigliano le molle più dure per i motori con variatori Evolution.

Rimuovere la carrozzeria laterale sinistra per accedere al carter frizione. Il motore deve essere freddo per evitare ustioni. Scaricare il liquido di raffreddamento svitando la vite sotto al radiatore. Scaricare l'olio motore. Togliere i tubi che

collegano la pompa al circuito, il filtro d'aria e scollegare il cavo bobina/statore (foto1). Smontare il coperchio del carter facendo attenzione alla guarnizione e facendo attenzione a non perdere le spine di riferimento. **Attenzione:** non ruotare il volano e la girante pompa, questo vi aiuterà nel rimontaggio del carter. Prima di svitare la frizione, consigliamo di segnare i riferimenti di montaggio della frizione sull'albero di trasmissione per permettere il riassetto nella posizione originale. Svitare il dado e togliere la frizione (foto2). Prima di procedere con lo smontare il gruppo frizione, segnare la posizione di montaggio degli eventuali fori di equilibratura (foto3). Se la sostituzione riguarda solo le molle, togliere l'anello elastico, il disco, la molla a tazza e lo spingidisco (foto4); se si aggiungono o sostituiscono rulli, sfilare tutto il pacco frizione (foto5 e foto6). Per la sostituzione della frizione, bagnare i dischi in olio motore prima del montaggio. Rimontare il tutto seguendo le operazioni in modo inverso.

Attenzione: la chiusura del dado frizione deve essere 90Nm o 9 Kgm (foto7).

SPRINGS, CLUTCH ROLLERS AND CLUTCH FOR T-MAX 500/530

CHOICE OF THE CLUTCH CALIBRATIONS - Before starting to disassemble it, please follow the following table to choose the right parts to substitute.

T-MAX 500	LOAD AT 21 mm	12 ORIGINAL ROLLERS	15 rollers of which 12 ORIGINAL ONES and 3 POLINI ONES	12 rollers of which 9 ORIGINAL ONES and 3 POLINI ONES
SPRING				
ORIGINAL	3 Kg	4.500 g/min	not recommended	+500 g/min
SILVER	6 Kg	5.500 g/min	-500 g/min	+1.000 g/min
BLACK	8 Kg	6.000 g/min	-300 g/min	+1.000 g/min

TESTS EXECUTED WITH THE ORIGINAL OR POLINI VARIATOR

RESSORTS, GALETS et EMBRAYAGE T-MAX 500/530

CHOIX DES TARAGES EMBRAYAGE - Avant de procéder avec le démontage, nous vous conseillons de suivre cette fiche pour le choix des pièces à remplacer.

T-MAX 530 SPRING	LOAD AT 21 mm	15 ROLLERS of which 12 ORIGINAL ONES AND 3 POLINI ONES	15 ORIGINAL ROLLERS
ORIGINAL	3 Kg	+500 r/min	0 r/min
SILVER	6 Kg	+1.000 r/min	+500 r/min
BLACK	8 Kg	+1.500 r/min	+1.000 r/min

TESTS EXECUTED WITH THE ORIGINAL OR POLINI VARIATOR

TMAX 500/530 – ATTENTION! Harder springs are not suggested for engine equipped with Evolution variators.

Remove the left rear fairing to reach the clutch case. The engine must be cold to avoid the risk of burns. Drain the cooling liquid by unscrewing the screw under the radiator. Drain the engine oil. Remove the tubes that connect the pump to the circuit, the air filter and disconnect the coil/stator cable (photo 1). Disassemble the case cover paying attention to the gasket and not to lose the gauge pins.

Attention: do not turn the flywheel and the pump impeller. This will help you to fit the case again. Before unscrewing the clutch mark the references of the clutch assembly on the transmission shaft in order to reassemble them in their original position. Unscrew the nut and keep the clutch out (photo 2). Before taking the clutch group out, mark the assembly position of any balancing holes (photo3). If only the springs have been replaced, remove the elastic ring, the disc, the elastic washer and the disc-pusher (photo 4); if it is necessary to add or change the rollers, extract the entire clutch block. (photo 5 and 6). To replace the clutch bathe the discs in oil before reassemble them. Reassemble all the parts in the reverse order.

Attention: close the clutch nut at 90Nm or 9 Kgm (Photo 7)

T-MAX 500 RESSORT	CHARGE A 21mm	12 GALETS D'ORIGINE	15 GALETS dont 12 D'ORIGINE 3 POLINI	12 GALETS dont 9 D'ORIGINE 3 POLINI
D'ORIGINE	3 Kg	4.500 g/min	PAS CONSEILLE	+500 g/min
ARGENT	6 Kg	5.500 g/min	-500 g/min	+1.000 g/min
NOIR	8 Kg	6.000 g/min	-300 g/min	+1.000 g/min

TESTS EFFECTUES AVEC VARIATEUR POLINI ET D'ORIGINE

T-MAX 530 RESSORT	CHARGE A 21mm	15 GALETS dont 12 D'ORIGINE 3 POLINI	12 GALETS D'ORIGINE
D'ORIGINE	3 Kg	+ 500 g/min	0 g/min
ARGENT	6 Kg	+ 1.000 g/min	+500 g/min
NOIR	8 Kg	+ 1.500 g/min	+1.000 g/min

TESTS EFFECTUES AVEC VARIATEUR POLINI ET D'ORIGINE

T-MAX 500 / 530 – ATTENTION! Nous conseillons d'utiliser des ressorts plus durs pour les moteurs avec variateurs Evolution.

Enlever la carrosserie côté gauche pour accéder au carter d'embrayage. Le moteur doit être froid pour éviter toute brûlure. Evacuer le liquide de refroidissement en dévissant la vis sous le radiateur. Evacuer l'huile moteur. Enlever les tuyaux qui connectent la pompe au circuit, le filtre à air et déconnecter le câble bobine/stator (photo 1). Démontez le couvercle du carter en faisant attention au joint et à ne pas perdre les goujons. **Attention:** ne pas tourner

le volant et l'hélice de la pompe eau, ça vous aidera pour le remontage du carter. Avant de dévisser l'embrayage nous conseillons de marquer les points de référence pour le montage de l'embrayage sur l'arbre de transmission pour permettre le réassemblage selon la position d'origine. Dévisser l'écrou et enlever l'embrayage (photo 2). Avant de procéder au démontage du groupe embrayage, marquer la position de montage des éventuels trous d'équilibrage (photo 3). Si le remplacement concerne seulement les ressorts, enlever la bague élastique, le disque, la rondelle élastique et le pousse-disque (photo 4); si on rajoute ou remplace les galets, désenfiler tout le paquet embrayage (photo 5 et photo 6). Pour remplacer l'embrayage, mouiller les disques en huile moteur avant le montage. Remonter tout en suivant les opérations dans le sens inverse. **Attention:** la fermeture de l'écrou embrayage doit être 90Nm ou 9 Kg (photo 7).

MUELLES Y RODILLOS DE EMBRAGUE Y EMBRAGUE PARA T-MAX 500/530

ELECCIÓN DE LAS CALIBRACIONES DE EMBRAGUE - Antes de desmontar las piezas, seguir cuidadosamente la tabla siguiente para elegir las piezas que tienen que sustituir:

T-MAX 500	CARGA A 21 mm	12 RODILLOS ORIGINALES	15 RODILLOS de los cuales 12 Originales 3 POLINI	12 RODILLOS de los cuales 9 Originales 3 POLINI
ORIGINAL	3 Kg	4.500 g/min	DESACONSEJADO	+500 g/min
PLATA	6 Kg	5.500 g/min	-500 g/min	+1.000 g/min
NEGRO	8 Kg	6.000 g/min	-300 g/min	+1.000 g/min

PRUEBAS REALIZADAS CON VARIADOR ORIGINAL O POLINI

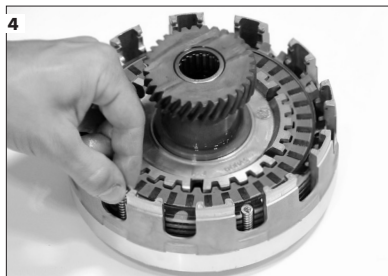
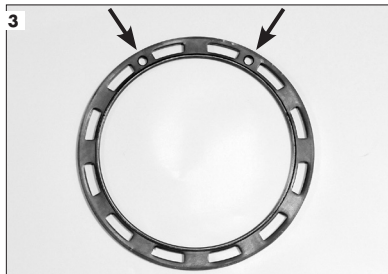
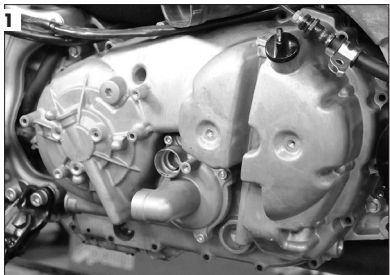
T-MAX 530	CARGA A 21 mm	15 RODILLOS de los cuales 12 ORIGINALES 3 POLINI	15 RODILLOS Originales
ORIGINAL	3 Kg	+500 g/min	0 g/min
PLATA	6 Kg	+1.000 g/min	+500 g/min
NEGRO	8 Kg	+1.500 g/min	+1.000 g/min

PRUEBAS REALIZADAS CON VARIADOR ORIGINAL O POLINI

T-MAX 500/530 Atención! Es desaconsejado usar muelles mas duros para motores con variador Evolution.

Desmontar el carenado lateral izquierdo para entrar el carter embrague. El motor tiene que estar frío para evitar ustiones. Vaciar el líquido de refrigeración destornillando los tornillos bajo el radiador. Vaciar el aceite motor. Quitar los tubos que conectan la bomba al circuito, el filtro de aire y desconectar el cable bobina/estator (foto1). Desmontar la tapa del carter con cuidado a las juntas y a no perder las chavetas de referencia.

Atención: nunca rodar el volante y el hélice bomba. Esto les ayudará a volver a montar el carter. Antes de destornillar el embrague aconsejamos marcar las referencias de montaje del embrague en el eje de transmisión para volver a montarlo en la misma posición. Destornillar la tuerca y quitar el embrague (foto 2). Antes de desmontar el embrague marcar la posición de montaje de los eventuales agujeros de equilibrado (foto 3). Si hay que sustituir solo los muelles, quitar el anillo elástico, el disco, la arandela elástica y el empuje-disco. (foto 4); si es necesario añadir o sustituir los rodillos, desmontar todo el grupo embrague (foto 5 y foto 6). Para reemplazar el embrague, mojar los discos en aceite antes de su montaje. Volver a montar todas las piezas siguiendo las instrucciones en sentido contrario. **Atención:** cerrar la tuerca embrague a 90Nm o 9 KGm (foto7).



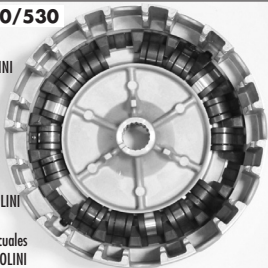
5 T-MAX 500/530

15 RULLI di cui
12 ORIGINALI-3 POLINI

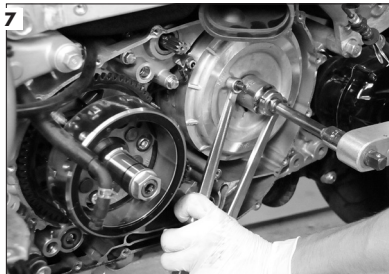
15 ROLLERS of which
12 ORIGINAL ONES
and 3 POLINI ONES

15 GALETS dont
12 D'ORIGINE - 3 POLINI

15 RODILLOS de los cuales
12 ORIGINALES - 3 POLINI



7



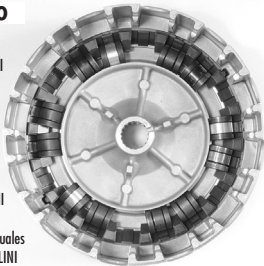
6 T-MAX 500

12 RULLI di cui
9 ORIGINALI-3 POLINI

12 ROLLERS of which
9 ORIGINAL ONES
and 3 POLINI ONES

12 GALETS dont
9 D'ORIGINE-3 POLINI

12 RODILLOS de los cuales
9 ORIGINALES - 3 POLINI



HIGH QUALITY
HQ
TESTED

PI464