

Product: Ducati 500 SL Pantah Motorcycle Service Repair Workshop Manual
Full Download: <https://www.arepairmanual.com/downloads/ducati-500-sl-pantah-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

DUCATI

500_{SL}
PANTAH

MANUALE DI RIPARAZIONE
WORKSHOP MANUAL

Sample of manual. Download All 148 pages at:
<https://www.arepairmanual.com/downloads/ducati-500-sl-pantah-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

Product: Ducati 500 SL Pantah Motorcycle Service Repair Workshop Manual
Full Download: <https://www.arepairmanual.com/downloads/ducati-500-sl-pantah-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

DUCATI

500 SL DESMO «PANTAH»

MANUALE DI RIPARAZIONE

WORKSHOP MANUAL

Sample of manual. Download All 148 pages at:
<https://www.arepairmanual.com/downloads/ducati-500-sl-pantah-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

1ª Edizione - Stampato DM - Mod. 808 - Ottobre 1979

1st Edition - Printed DM - Mod. 808/E - October 1979

Ogni STAZIONE DI SERVIZIO DUCATI è fornita di una copia di questo Manuale.

Every DUCATI SERVICE STATION is supplied with a copy of this Manual.

Il contenuto del presente manuale non è impegnativo e la DUCATI MECCANICA S.p.A. si riserva perciò il diritto, ove se ne presentasse la necessità, di apportare le modifiche in particolari, accessori, attrezzi ecc. che essa ritenesse convenienti per scopo di miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere tecnico-economico senza peraltro impegnarsi di aggiornare tempestivamente questo manuale.

The contents of this Manual are not binding and DUCATI MECCANICA S.p.A. reserve to themselves the right of amending any of the constructional details, accessoires, tools etc. which, in their opinion, are necessary for the improvement of the manual itself or for any technical-economical need, but this cannot be considered a bound for the partnership to bring it up-to-date.

PREMESSA

Scopo principale del presente **manuale per Stazioni di Servizio** è quello di mettere in grado le Stazioni di Servizio stesse, di smontare, revisionare, riparare e mettere a punto i motocicli DUCATI 500 SL PANTAH nel modo più razionale possibile.

La descrizione dettagliata delle operazioni, fotografie, disegni, schermi e tabelle saranno di valido aiuto alle Stazioni di Servizio.

Queste, dotate di personale specializzato e della necessaria attrezzatura tecnica, assicureranno una fattiva assistenza ed una esecuzione delle riparazioni a perfetta regola d'arte.

Inoltre si potrà essere certi che ogni sostituzione di gruppi o particolari verrà effettuata esclusivamente con Pezzi Originali DUCATI, che sono i soli che garantiscono l'intercambiabilità, il funzionamento e la durata.

Al fine di avere un manuale più possibile completo in tutti i suoi particolari abbiamo ritenuto necessario riportare qualche notizia tecnica di fondamentale importanza già menzionata nel libretto «Uso e Manutenzione».

FOREWORD

The purpose of this **Manual** is to **provide the Service Stations** with the basic information to accurately dismantle, overhaul, reassemble, repair and tune any of the 500 SL PANTAH DUCATI models, in the most efficient manner possible.

The detailed description of all the required operations is supported with a series of photographs, drawings, diagrams and tables, all of which have been designed to help the mechanic in the repair shop.

All authorized DUCATI Service Stations are staffed by skillful and trained mechanics who are equipped with all the necessary tools, which guarantee satisfactory repairs.

Defective or worn-out parts will be replaced by Original Factory spare parts supplied by DUCATI MECCANICA... Only Genuine DUCATI replacement parts should be used; these are manufactured to close tolerances and can be used with confidence as they are entirely interchangeable with the parts used in the assembly and construction of all standard DUCATI motorcycles.

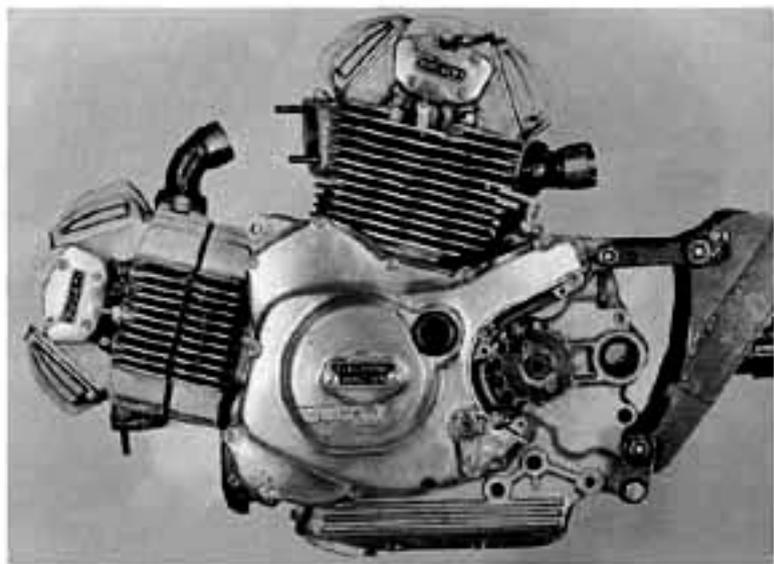
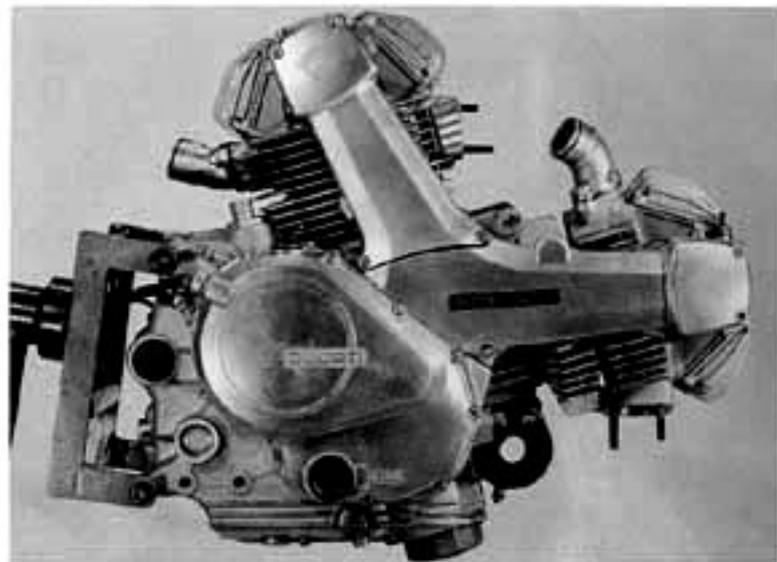
Some of the fundamentally important information in this Manual can also be found in the Rider's Manual which is given to all those who purchase a DUCATI motorcycle.

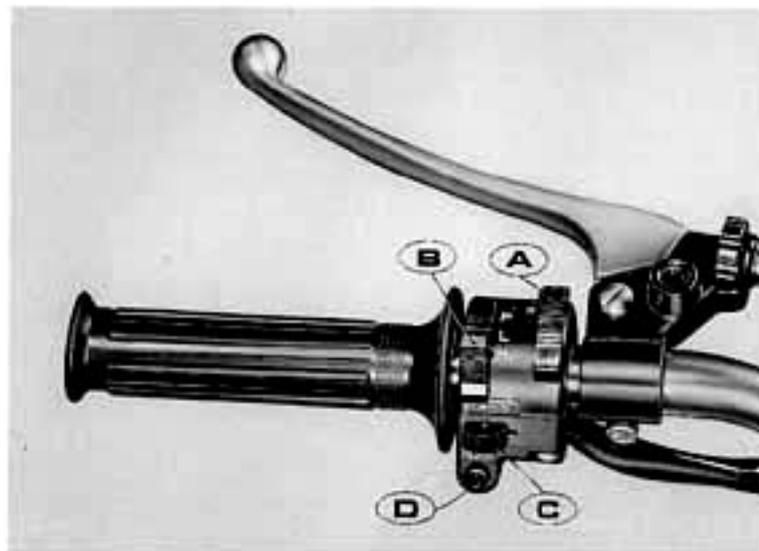
Note

Measurements shown in the Manual are in Decimal Metric System, except where noted, and marked in inches.



MOTOCICLO DUCATI 500 SL «PANTAH»





Manopola destra

A = Pulsante: Avviamento elettrico
 B = Interruttore: Interruttore di emergenza

R.H. handgrip

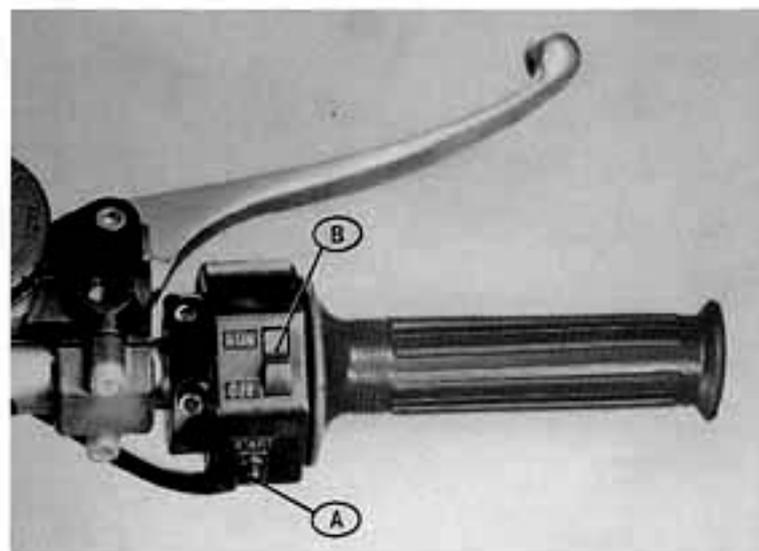
A = Push button: Electric starter
 B = Switch: Emergency kill switch

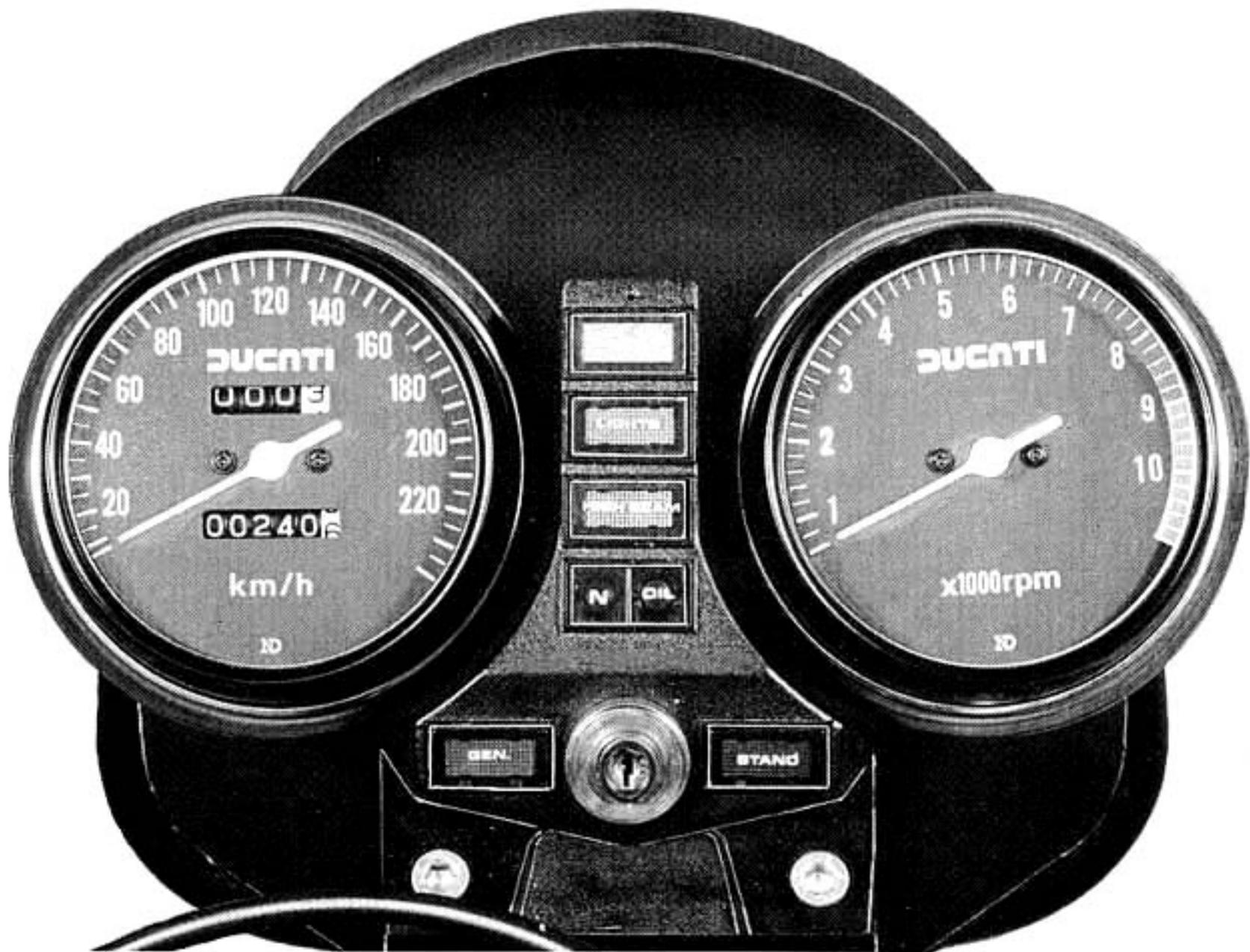
Manopola sinistra

A = Interruttore: Spento, Posizione, Luci
 B = Commutatore: Abbagliante, Anabbagliante, Lampeggio d'incrocio
 C = Commutatore: Indicatori di direzione
 D = Pulsante: Claxon

L.H. handgrip

A = Switch: Off, Parking, Lights
 B = Switch: High beam, Low beam, Headlamp flashing
 C = Switch: Direction indicators (flashers)
 D = Push button: Horn





LUBRIFICANTI CONSIGLIATI**SUGGESTED LUBRICANTS**

1

Carter motore

Olio

AGIP Sint/2000
or equivalent

3 kg

Crankcase

Oil

2

Forcella anteriore

Olio

AGIP F1 ATF-DEXRON
or equivalent135 cc/gamba
each leg

Front fork

Oil

3

Freno a disco anteriore

Liquido

AGIP F1 Brake Fluid Super HD
or equivalent

Front brake disc

Fluid

4

Catena

Spray

AGIP Rocol chain Lube Spray
or equivalent

Chain

Spray

5

Cavi per Contagiri e Contachilometri

Grasso

AGIP F1 - Grease 30
or equivalent

Speedometer and Rev. counter

Grease

6

Alberino cambio

Grasso

AGIP F1 - Grease 30
or equivalent

Gear change spindle

Grease

SOMMARIO**SUMMARY**

Caratteristiche principali

Main specifications

pag. 11

CP

Smontaggio del motore

Engine dismantling

pag. 14

SM

Revisione e limiti di usura

Engine overhauling - wear limits

pag. 44

RLU

Rimontaggio del motore

Engine reassembling

pag. 76

RM

Lubrificazione

Lubrication

pag. 99

LB

Carburatori

Carburetors

pag. 102

RC

Manutenzione al veicolo

Maintenance and repairs to the vehicle

pag. 110

MV

Impianto frenante

Brake system

pag. 120

IF

Impianto elettrico

Electric system

pag. 129

IE

Tavole di conversione

Conversion tables

pag. 144

TC

Attrezzi per stazioni di servizio

Special tools for Service Stations

pag. 146

A 10

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

PESI MOTOCICLO

| | |
|---------------------------|--------|
| A secco | 180 kg |
| In ordine di marcia | 197 kg |
| Con conducente | 267 kg |
| A pieno carico | 337 kg |

DIMENSIONI MOTOCICLO

| | |
|-------------------------------|---------|
| Lunghezza totale | 2,150 m |
| Larghezza totale | 0,670 m |
| Altezza massima | 1,160 m |
| Altezza sella | 0,760 m |
| Altezza minima da terra | 0,165 m |
| Interasse | 1,450 m |

TELAIO

Tipo A doppia culla chiusa rialzata.

Sospensioni anteriori Forcella teleidraulica.

Sospensioni posteriori
Forcellone oscillante con ammortizzatori oleopneumatici.

Cerchio anteriore In lega di alluminio di dimensioni 18" x 2,15"

Cerchio posteriore In lega di alluminio di dimensioni 18" x 2,15"

Pneumatici e pressioni di gonfiaggio

| Marca pneumatico | Ruota anteriore | | Ruota posteriore | | N. persone |
|------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------|------------|
| | Dimensioni pneumatico | Press. gonf. kg/cm ² | Dimensioni pneumatico | Press. gonf. kg/cm ² | |
| Michelin | 3,25 H 18" | 2+2,2 | 3,50 V 18" | 2,5+2,7 | 1+2 |
| Pirelli | 100/90 H 18" | 2+2,2 | 110/90 H 18" | 2,5+2,7 | 1+2 |

MAIN SPECIFICATIONS

CP

MOTORCYCLE WEIGHTS

| | |
|---------------------------|--------|
| Empty | 180 kg |
| With petrol and oil | 197 kg |
| With pilot | 267 kg |
| Full load | 337 kg |

MOTORCYCLE OVERALL DIMENSIONS

| | |
|----------------------------|---------|
| Total length | 2.150 m |
| Total width | 0.670 m |
| Total height | 1.160 m |
| Saddle height | 0.760 m |
| Min ground clearance | 0.165 m |
| Wheel base | 1.450 m |

FRAME

Type Closed double cradle.

Front suspensions
Telescopic-hydraulic long stroke, double action fork.

Rear suspensions
Swinging fork with double action oleo-pneumatic shock-absorbers.

Front rim Of cast alloy type with dimensions 18" x 2,15".

Rear rim Of cast alloy type with dimensions 18" x 2,15".

Tyres and pressures

| Model | Front wheel | | Rear wheel | | Passengers No. |
|----------|-------------|---|-------------|---|----------------|
| | Tyre size | Pressure kg/cm ² (lb/sq. in) | Tyre size | Pressure kg/cm ² (lb/sq. in) | |
| Michelin | 3.25 H 18 | 2+2.2 (28.4+31.3) | 3,50 V 18 | 2.5+2.7 (35.6+38.4) | 1+2 |
| Pirelli | 100/90 H 18 | 2+2.2 (28.4+31.3) | 110/90 H 18 | 2.5+2.7 (35.6+38.4) | 1+2 |

Freno anteriore:

A doppio disco, con comando idraulico a leva sulla destra del manubrio - Diametro del disco: 260 mm.

Freno posteriore:

A disco con comando idraulico a pedale sulla destra del motociclo - Diametro: 260 mm.

Sella:

A due posti, trasformabile in monoposto.

Serbatoio carburante:

In acciaio, con capacità: 19 l. - Riserva: 2.1.

Catena: dimensioni: 5/8" x 3/8".

MOTORE

Tipo A scoppio

N° Cilindri Due a «L» longitudinale di 90°

Tempi Quattro

Alesaggio x Corsa 74 x 58 mm.

Cilindrata totale 498,9 cc.

Rapporto di compressione 1 : 9,5

Diagramma di distribuzione:

Aspirazione apre 50° prima PMS - Aspirazione chiude 80° dopo PMI - Scarico apre 75° prima PMI - Scarico chiude 45° dopo PMS.

Front brake:

Double disc with telehydraulic control by hand R.S. on the handlebar; disc dia. 260 mm.

Rear brake:

Disc type with hydraulic pedal control R.S. on the vehicle; disc dia. 260 mm.

Saddle:

Two-seat type, easily modifiable into single-seat saddle.

Fuel tank:

Of steel with capacity: 19 l. - reserve 2 l.

Chain: Of dimensions: 5/8" x 3/8".

ENGINE

Type Internal combustion engine

Cylinders Two - "L" longitudinal type of 90°

Strokes Four

Bore x stroke 74 x 58 mm.

Total capacity 498,9 cc.

Compression ratio 1 : 9,5

Valve timing

Inlet valve opens 50° before TDC - Inlet valve closes 80° after BDC - Exhaust valve opens 75° before BDC - Exhaust valve closes 45° after TDC.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI**MAIN SPECIFICATIONS****CP****Trasmissione primaria:**

ad ingranaggi elicoidali.

Rapporto 31/69 = 1/2,2258

Cambio:

5 velocità, con comando a pedale a sinistra del motociclo.

Rapporti

Prima 16/40 = 1/2,500

Seconda 21/36 = 1/1,714

Terza 24/32 = 1/1,333

Quarta 27/29 = 1/1,074

Quinta 30/27 = 1/0,900

Trasmissione secondaria:

a catena con rapporto 15/38 = 1/2,533

Rapporto totale motore/ruota = 5,0748**Tipo di accensione** Elettronica**Anticipo** Vedi capitolo IE**IMPIANTO ELETTRICO-LUCI****Faro** Aprilia Ø170 mm.**Batteria**

12 Volt - 14 Ah

Alternatore per ricarica batteria:

12 Volt - 200 Watt

Regolatore/raddrizzatore Elettronico (4 diodi)**Candele** Champion L 81**Primary transmission**

By helical gears.

Reduct. ratio 31/69 = 1/2.2258

Gearbox:

5 speeds, pedal control L.S. on the motorcycle.

Transm. ratios:

Bottom gear 16/40 = 1/2.500

Second gear 21/36 = 1/1.714

Third gear 24/32 = 1/1.333

Fourth gear 27/29 = 1/1.074

Top gear 30/27 = 1/0.900

Secondary transmission:

By chain with ratio 15/38 = 1/2.533

Engine/Wheel total ratio = 1/5.0748**Ignition system** Electronic type**Advance** See paragraph IE**ELECTRIC SYSTEM-LIGHTS****Headlight** Aprilia Ø170 mm.**Battery**

12 Volt - 14 Ah

Battery recharge Alternator

12 Volt - 200 Watt

Regulator Electronic type**Spark plugs** Champion L 81

RIMOZIONE DELLE CINGHIE DENTATE

Togliere i coperchi delle cinghie dentate della distribuzione dopo avere rimosso le viti di fissaggio con una chiave a barra esagonale (brugola) da 5 mm.

Ogni cinghia è dotata di un rullo tenditore e di un rullo guida. Per rimuovere le cinghie è necessario portare in posizione di riposo i due tenditori (previo allentamento delle viti a testa esagonale 1 e 2 che li fissano al basamento) (fig. 1). Sfilare quindi ciascuna cinghia dalle proprie puleggie dentate facendo bene attenzione a non danneggiarla. Prima della rimozione praticare sulla superficie esterna di ciascuna cinghia una freccia indicante la direzione di movimento. (antioraria) (figg. 2-3).

Nota

Evitare l'uso di cacciaviti o di utensili con bordi a spigolo vivo quando si rimuovono le cinghie.

Tenere presente che le cinghie dentate non devono entrare per nessun motivo in contatto con olio, benzina o solventi. Evitare di sottoporre le cinghie a piegature brusche (raggio minimo di curvatura 20 mm.).

SMONTAGGIO DELLE TESTATE

Bloccare la puleggia installata su ciascun asse a camme con l'attrezzo speciale n. 88713.0138 e svitare quindi la ghiera di fissaggio con la chiave speciale 88713.0139 (fig. 4).

Sfilare a mano dall'asse a camme la puleggia dentata e la rondella interna (fig. 5).

Fare bene attenzione a non perdere la chiavetta.

Svitare un poco alla volta e procedendo in diagonale i quattro dadi che fissano ciascuna testata (fig. 6).

Nota

Questa operazione deve essere eseguita a motore FREDDO. Sfilare la testata dal cilindro aiutandosi se necessario con qualche colpetto di mazzuolo di plastica. Procedere con la massima cautela onde evitare possibili danni alle alette di raffreddamento (fig. 7).

TOOTHED BELTS REMOVAL

Undo the socket screws which secure the timing belt covers with a 5 mm. Allen key. Remove the covers.

Each timing belt is provided with a tensioner roller and a guide roller.

To remove the belts, release the 1 and 2 socket screws which secure the tensioner rollers to the crankcase and fully slacken both rollers (fig. 1). Slide each belt off its toothed pulley taking care not to damage it. Before removal it is advisable to apply an arrow (showing the anti-clock turning direction) on the outer surface of each belt (fig. 2-3).

Note

Do not use screwdrivers or sharp edged tools when removing the timing belts.

Bear in mind that under no circumstances should toothed belts contact oil, petrol or solvents.

Do not bend or twist the belts (min. allowed bend radius 20 mm.)

CYLINDER HEAD REMOVAL

Lock the toothed pulley fitted on each camshaft by means of special tool n. 88713.0138 and undo the ring nut using special spanner n. 88713.0139 (fig. 4).

With draw the toothed pulley and the inner guide plate from the camshaft (fig. 5).

Be careful not to drop or lose the Woodruff key. Undo the four nuts which secure each cylinder head loosening them a little at a time and following a diagonal pattern (fig. 6).

Note

This operation should be carried out when the engine is cold.

Remove the cylinder head from the cylinder with the aid of a plastic mallet. Tap the head very carefully to avoid any risk of damaging the cooling fins (fig. 7).

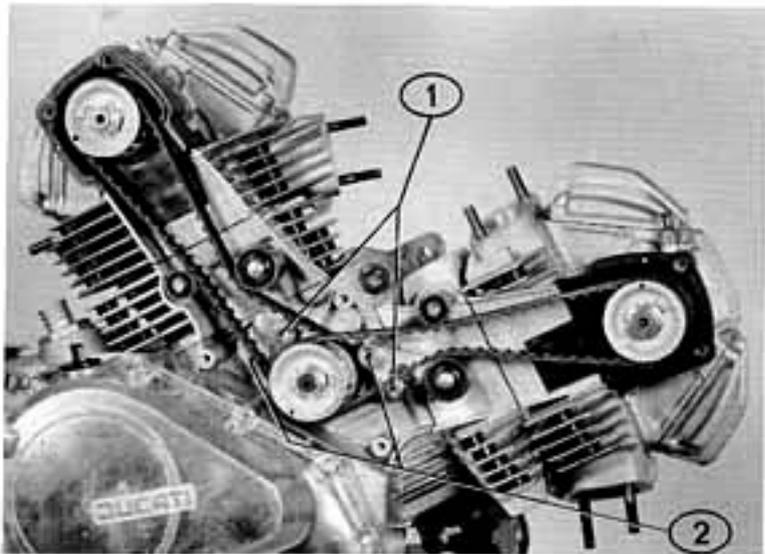


Fig. 1

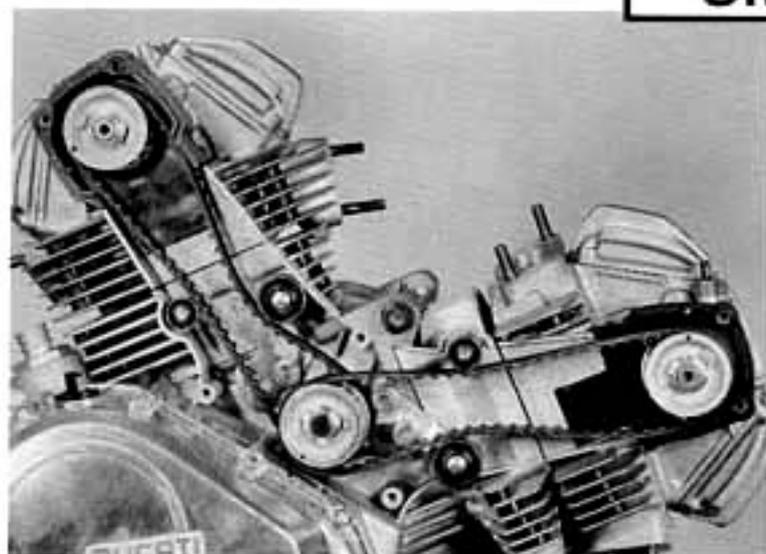


Fig. 2

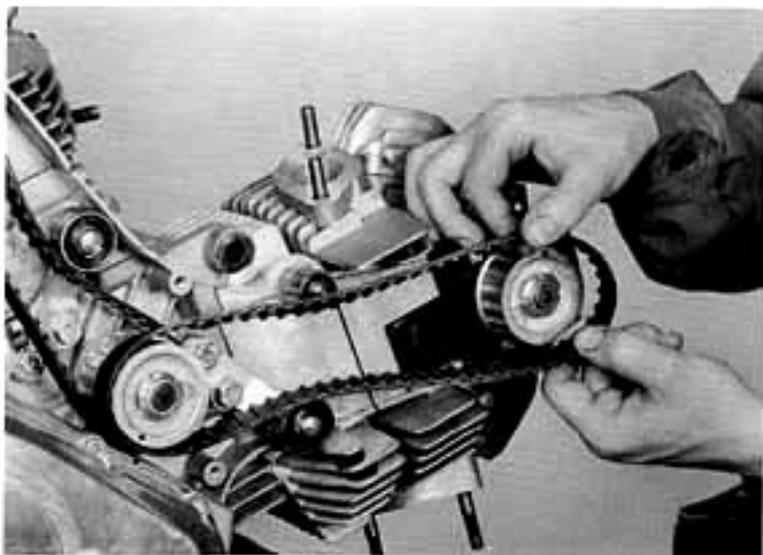


Fig. 3

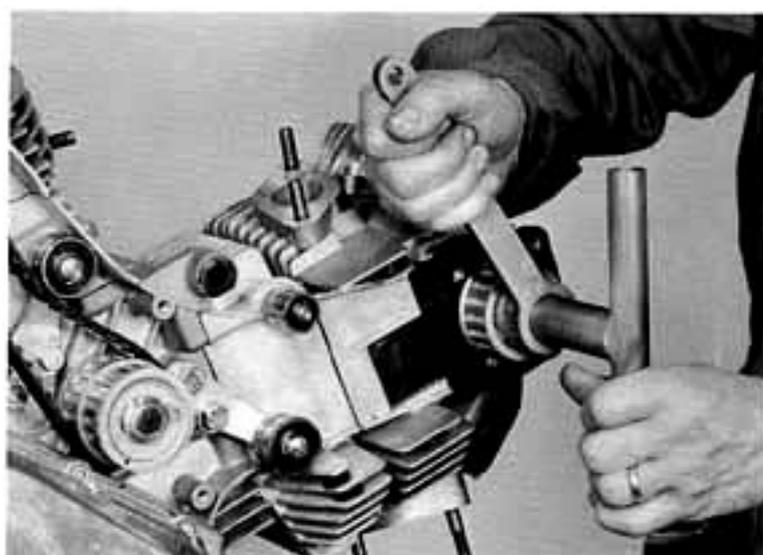


Fig. 4

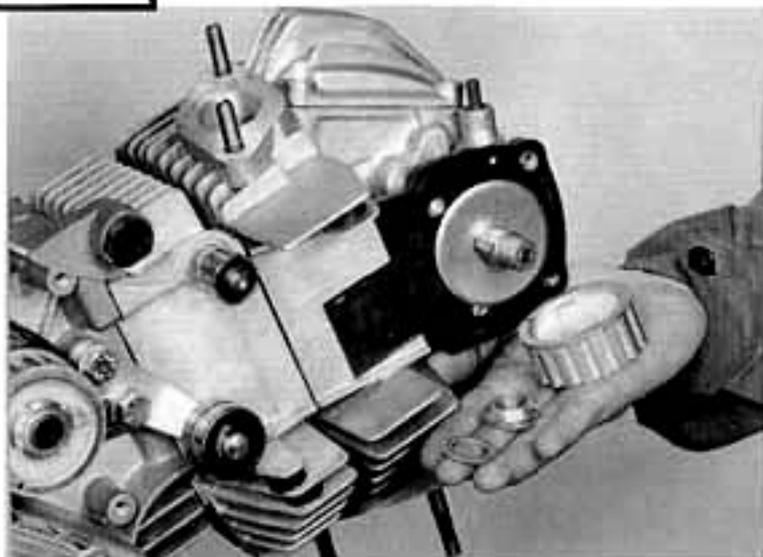


Fig. 5

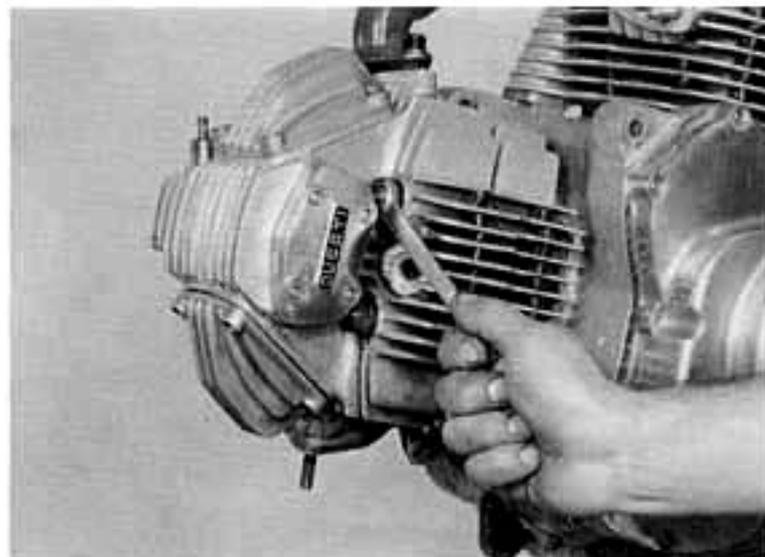


Fig. 6

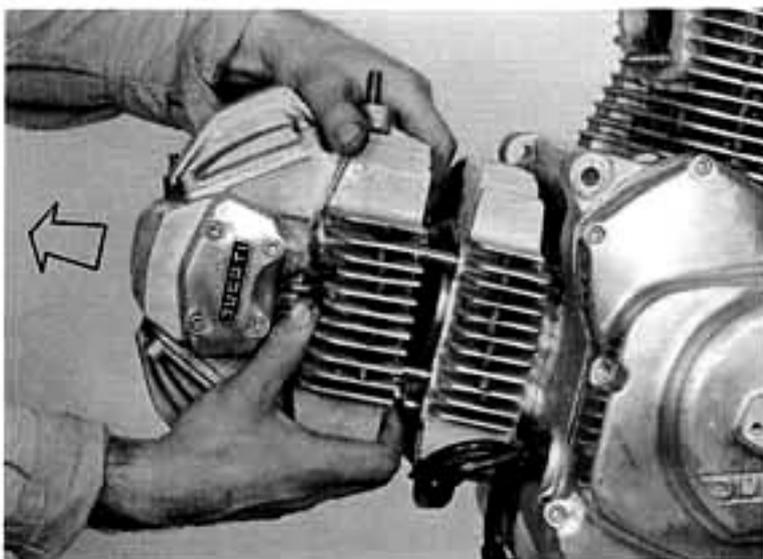


Fig. 7

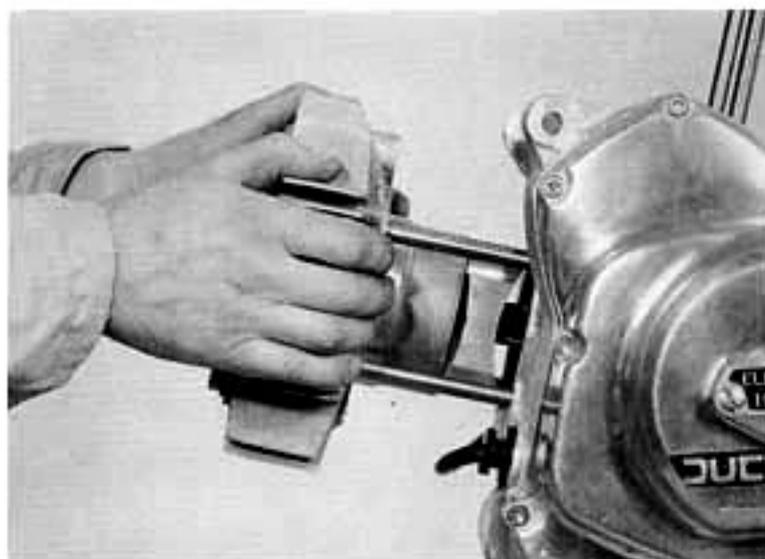


Fig. 8

Nota

Per nessun motivo utilizzare cacciaviti o leve per facilitare la separazione della testa dal cilindro!

SMONTAGGIO DEI CILINDRI

Sfilare con cautela ciascun cilindro aiutandosi, se necessario, con un mazzuolo di plastica (fig. 8).

Quando il pistone sta per uscire dalla canna, afferrare con una mano il mantello del pistone stesso perché non subisca urti durante la rimozione del cilindro.

RIMOZIONE DEI PISTONI

Ostruire le aperture del basamento con stracci puliti in modo da evitare il rischio che un anellino ritegno spinotto possa cadere all'interno del motore.

Inserire un tondino di acciaio con l'estremità affilata a punta (o un cacciavite con la lama affilata mediante molatura) nella cava che alloggia l'anellino di ritegno dello spinotto. Fare leva in modo da provocare la fuoriuscita dell'anellino stesso (fig. 9).

Sfilare quindi a mano lo spinotto e rimuovere il pistone. Qualora l'estrazione dello spinotto risultasse difficoltosa è necessario utilizzare una spina cilindrica ed un mazzuolo, avendo cura di supportare il pistone in maniera opportuna dalla parte opposta al fine di evitare pericolose sollecitazioni che possono portare a gravi danni (deformazione della biella etc...)

Nota

Applicare un segno di riferimento all'interno del mantello in modo da poter rimontare ciascun pistone nel cilindro in cui si trovava in origine.

Note

On no account should screwdrivers or levers be used to ease cylinder head removal.

CYLINDER REMOVAL

Cautiously withdraw both cylinder barrels. To ease this operation a plastic mallet may be needed (fig. 8).

When the piston is coming out from the bore, hold with a hand the piston skirt to avoid the risk of damages as the cylinder is removed.

PISTON REMOVAL

Cover the crankcase mouths with clean rags to avoid any risk of dropping a gudgeon pin circlip into the crankcase. To remove the circlips from their grooves a steel rod with a sharp tip (or a screwdriver with the blade ground to suitable shape) should be used.

Pry the circlips out of their grooves (fig. 9).

Remove both gudgeon pins by pushing them out by hand. Remove the pistons.

Should gudgeon pin removal be difficult, a suitable drift and a mallet should be used, taking care to support the piston from the opposite side in order to avoid dangerous stresses that could lead to serious damages (bent connecting rod etc.).

Note

Apply a reference mark inside the skirt so that each piston can be replaced in its original position upon rebuild.

**SMONTAGGIO DEL GRUPPO GENERATORE —
RUOTA LIBERA AVVIAMENTO**

Togliere le 14 viti a cava esagonale e rimuovere il coperchio laterale sinistro del motore (fig. 10).

Svitare le due viti che la fissano al basamento e togliere la piastra porta captatori (fig. 11).

Raddrizzare la rondella di sicurezza, bloccare il rotore del generatore con l'attrezzo speciale 88713.0108 e con una chiave da 30 mm. svitare il dado di fissaggio (fig. 12).

Rimuovere il dado e la rondella.

Sfilare a mano il rotore del generatore dall'albero motore (fig. 13).

Togliere la chiavetta dalla propria cava nell'albero.

Sfilare con cautela il volantino dell'accensione elettronica dall'albero motore assieme al complessivo della ruota libera (fig. 14).

Subito dietro al volantino si trova l'ingranaggio avviamento che ruota su due gabbie a rullini (figg. 15-16).

Sfilare le due gabbie a rullini, la boccola di acciaio (che costituisce la pista interna di rotolamento dei rullini) e la rondella (fig. 17).

Sfilare l'ingranaggio che comanda la distribuzione (fig. 18).

Rimuovere l'anello Seeger e sfilare l'ingranaggio intermedio del dispositivo di avviamento. Il perno su cui esso ruota può, se in buone condizioni, essere lasciato attaccato al basamento (fig. 19).

Per rimuovere il motorino di avviamento è necessario togliere il bulbo della spia della pressione dell'olio, svitandolo dal proprio alloggiamento. Il motorino è vincolato al basamento da tre viti a cava esagonale (figg. 20-21).

Togliere le tre viti ed estrarre il motorino dal proprio alloggiamento.

GENERATOR AND STARTING CLUTCH REMOVAL

Undo the 14 Allen screws and remove engine left side cover (fig. 10).

Undo the two screws which secure the magnetic pickup plate to the crankcase.

Remove the plate (fig. 11).

Bend back the lockwasher, lock the generator rotor with a special tool n. 88713.0108 and loosen the securing nut using a 30 mm. spanner.

Remove the nut and the lockwasher (fig. 12).

Withdraw the generator rotor from the crankshaft (fig. 13).

Remove the key from its keyslot in the shaft. Cautiously take the electronic ignition rotor (complete with starting freewheel clutch assy) off the shaft (fig. 14).

Behind the electronic ignition rotor there is the starting gear which turns on two caged needle bearings (fig. 15-16).

Slide off the two needle cages, the steel sleeve (which acts as inner track of the needle bearings) and the washer (fig. 17).

Withdraw the timing gear from the shaft (fig. 18).

Remove the circlip and slide off the starting mechanism idle gear. The spindle on which it turns be left fitted to the crankcase if it is in good condition (fig. 19).

To remove the starting motor, the oil pressure warning switch should be removed, unscrewing it from its housing.

The starting engine is secured to the crankcase by means of three Allen screws (fig. 20-21).

Remove the three screws and take the starting motor off its housing.

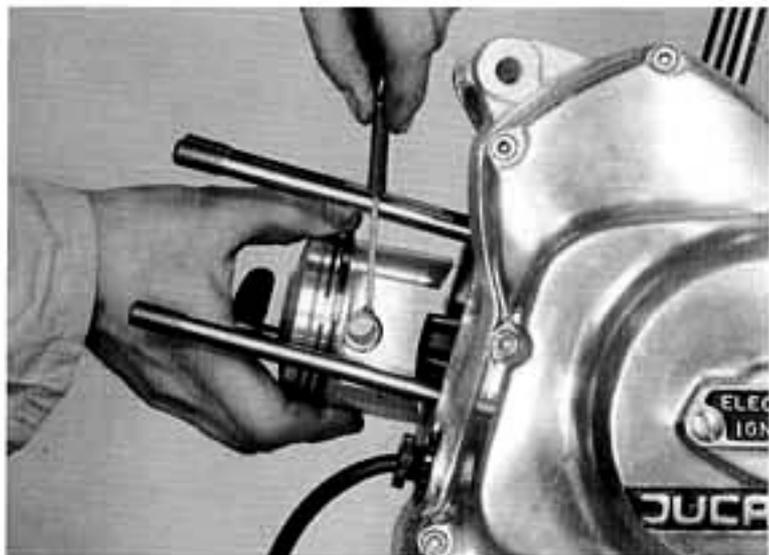


Fig. 9

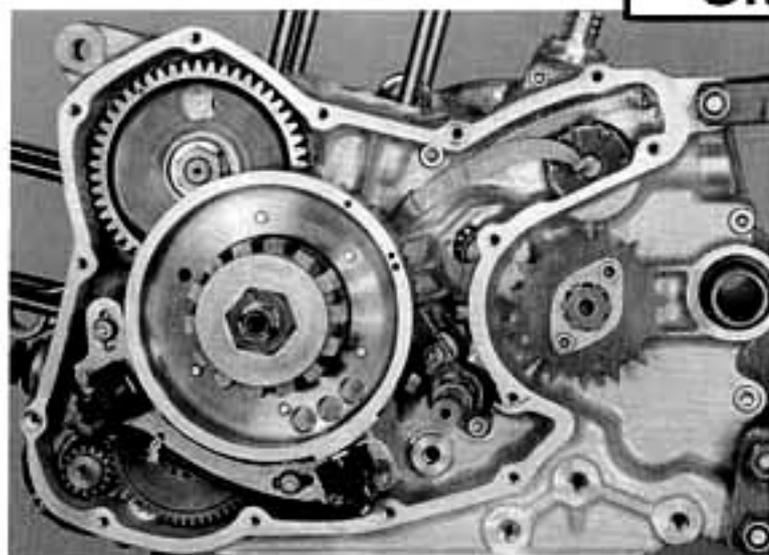


Fig. 10

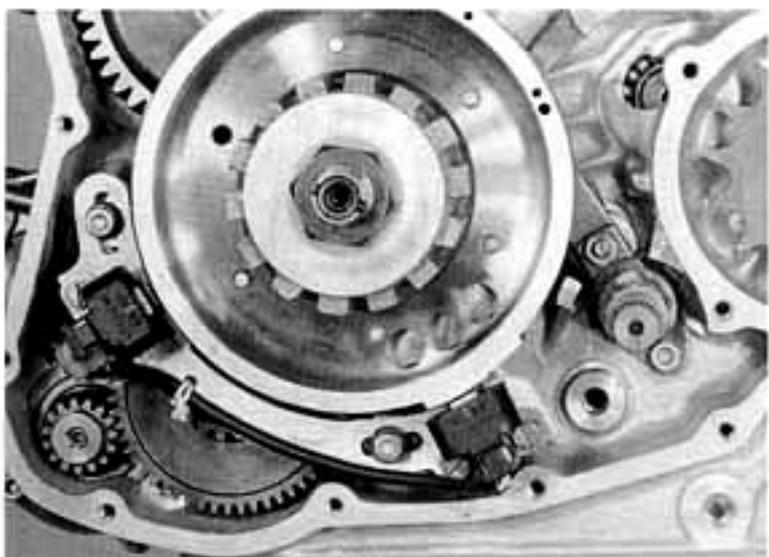


Fig. 11

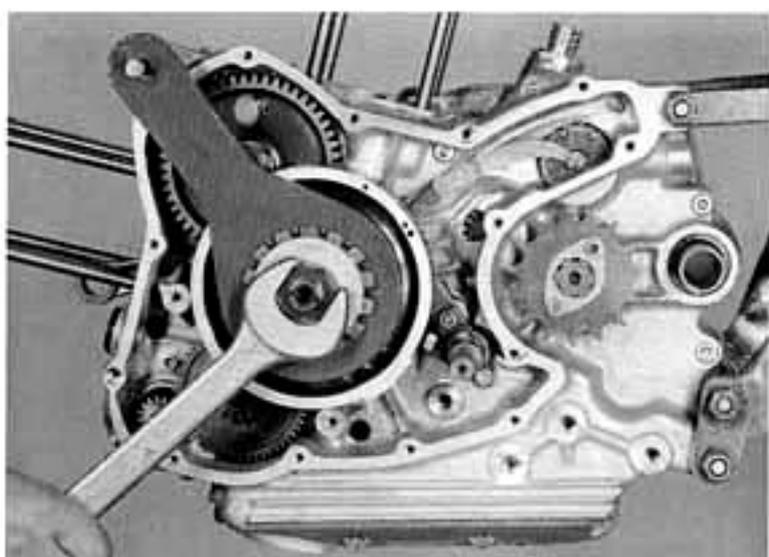


Fig. 12

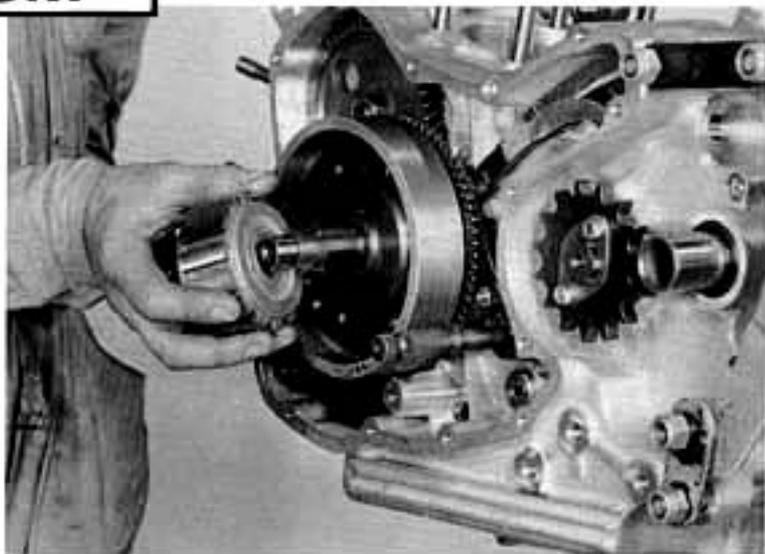


Fig. 13

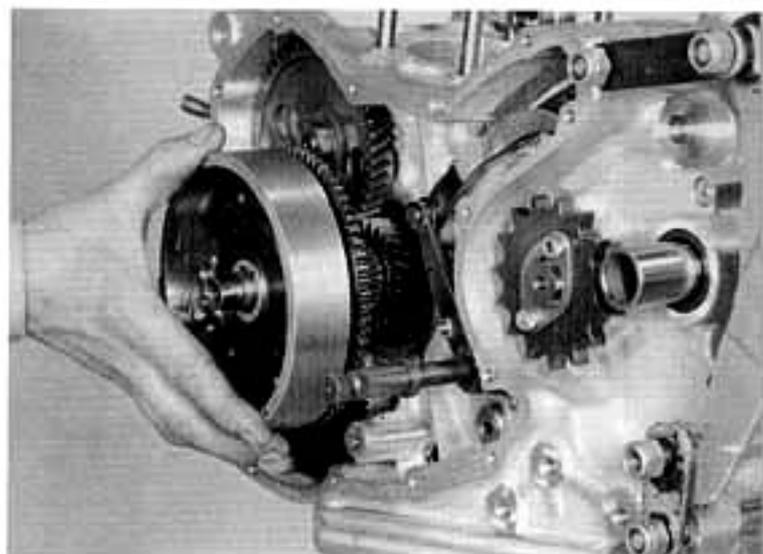


Fig. 14

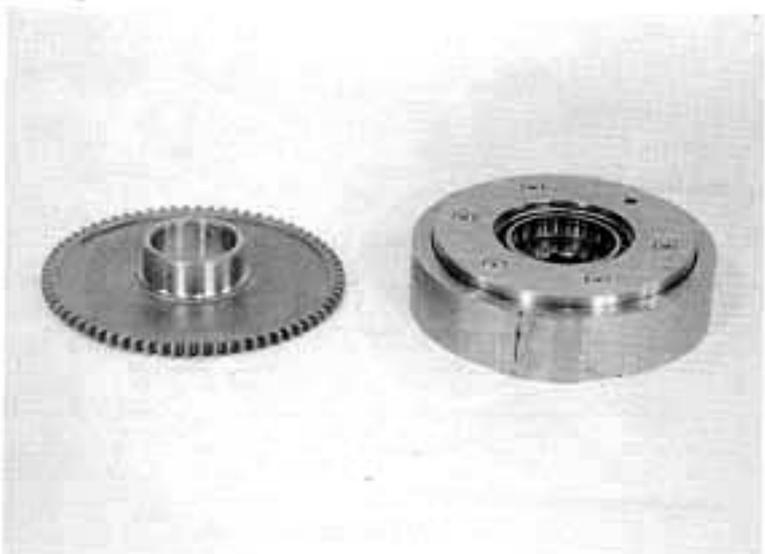


Fig. 15



Fig. 16



Fig. 17

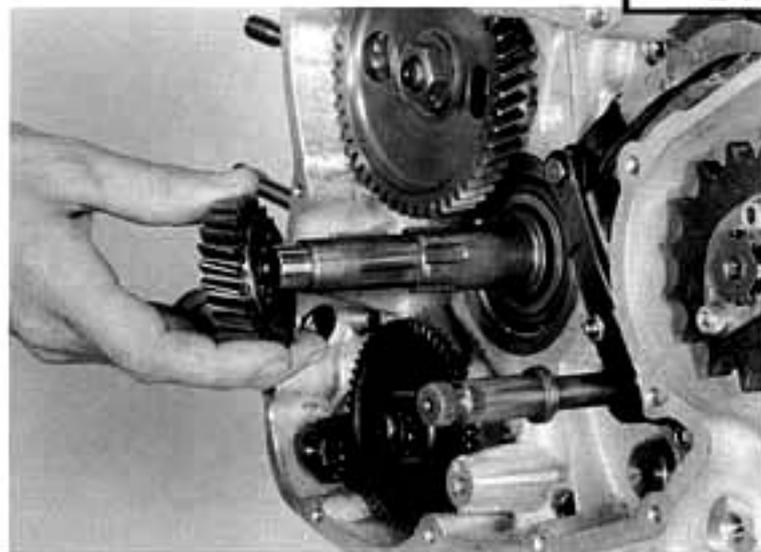


Fig. 18

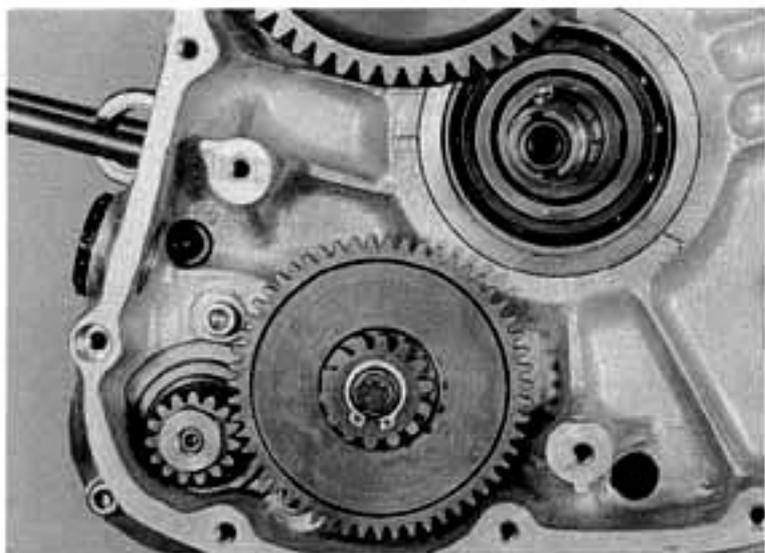


Fig. 19

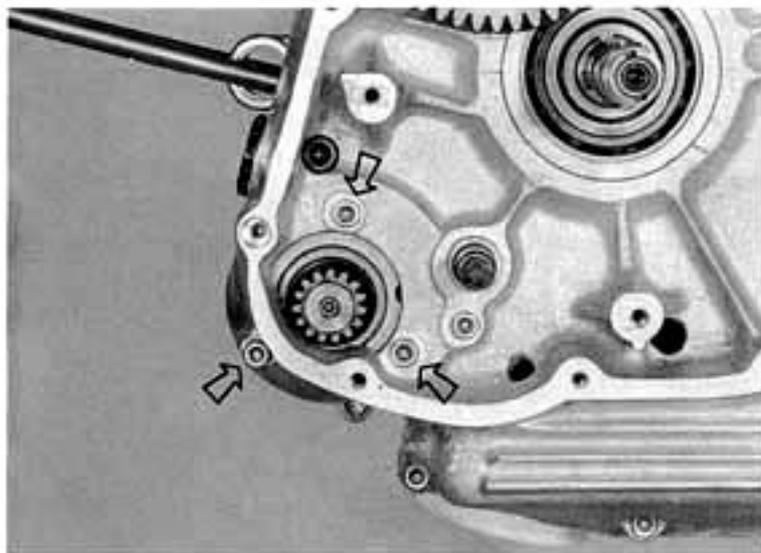


Fig. 20

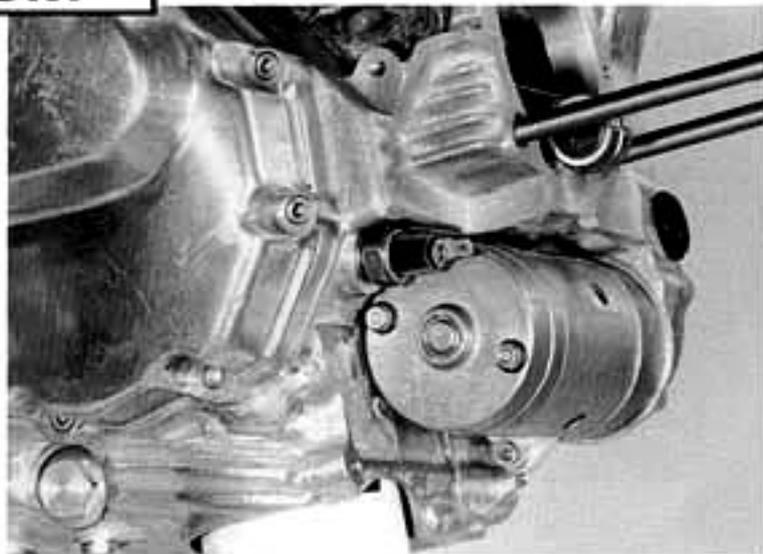


Fig. 21



Fig. 22

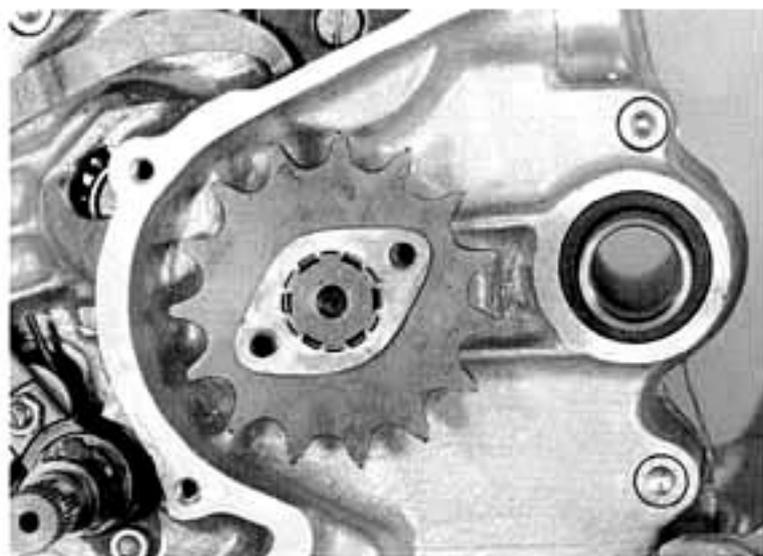


Fig. 23

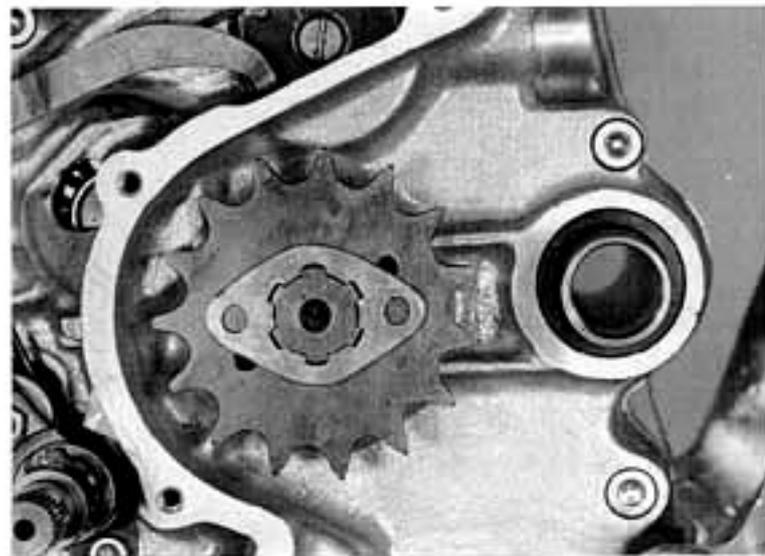


Fig. 24

**RIMOZIONE DEL PIGNONE
DELLA TRASMISSIONE FINALE**

Togliere le due viti a testa esagonale e ruotare leggermente la piastrina in modo da disimpegnarla dalle scanalature dell'albero (fig. 22).

Sfilare la piastrina, aiutandosi se necessario con due piccoli cacciaviti, e rimuovere il pignone (figg. 23-24).

GEARBOX SPROCKET REMOVAL

Remove the two hex headed screws and slightly turn the sprocket retaining plate to disengage it from the splines of the shaft (fig. 22).

Slide the plate off with the aid of two small screwdrivers and remove the sprocket (fig. 23-24).

SMONTAGGIO DELLA FRIZIONE

Rimuovere le 10 viti a cava esagonale che lo fissano al basamento e togliere il coperchio laterale destro (fig. 25).

Togliere le tre viti a cava esagonale e sfilare a mano il disco comando frizione. Sfilare le 6 molle dai loro alloggiamenti (fig. 26).

Aiutandosi con un piccolo cacciavite rimuovere l'anello di ritegno dei dischi della frizione, facendo bene attenzione a non deformarlo (fig. 27).

Sfilare il pacco dei dischi completo (fig. 28).

Appiattire la rondella di sicurezza, bloccare il tamburo della frizione per mezzo dell'attrezzo speciale n. 88713.0136 e con una chiave da 30 mm svitare il dado centrale (fig. 29).

Rimuovere il tamburo della frizione completo di piatto spingidisco sfilandolo con le mani dall'albero primario del cambio (fig. 30).

Rimuovere la campana della frizione completa di cuscinetti e di ingranaggio della trasmissione primaria (ad essa vincolato mediante chiodatura) (figg. 31-32).

Sfilare dall'albero il distanziale posto subito dietro la campana.

CLUTCH DISASSEMBLY

Undo the 10 Allen screws which secure right side cover to crankcase and remove it (fig. 25).

Remove the three Allen screws and slide off the clutch operating plate by hand. Withdraw the 6 springs from their housings (fig. 26).

With the aid of a small screwdriver remove the clutch plate retaining ring taking care not to warp it (fig. 27).

Remove the plate assembly (fig. 28).

Flatten the lockwasher, lock the clutch hub by means of special tool n. 88713.0136 and with a 30 mm spanner undo the central nut (fig. 29).

Withdraw the clutch hub (complete with pressure plate) pulling it off the gearbox mainshaft by hand (fig. 30).

Remove the clutch outer drum complete with bearings and primary drive gear (secured to the drum by means of rivets) (fig. 31-32).

Slide the spacer, fitted behind the outer drum, off the mainshaft.

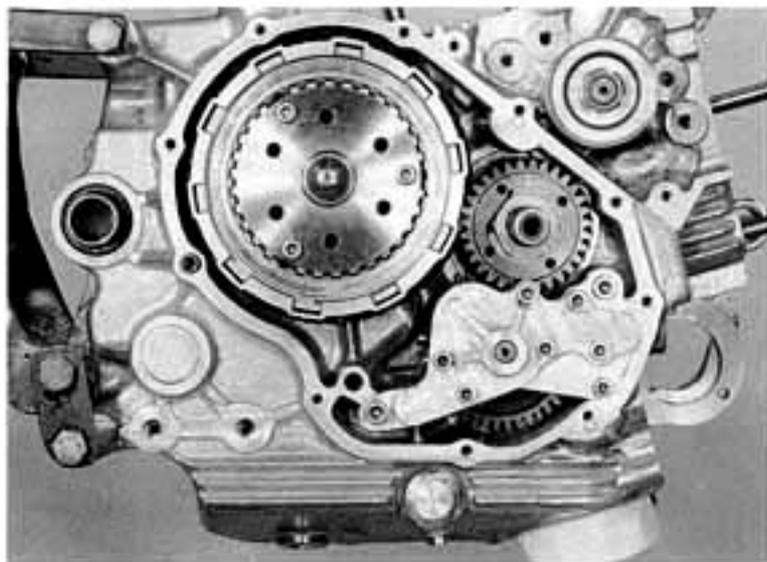


Fig. 25

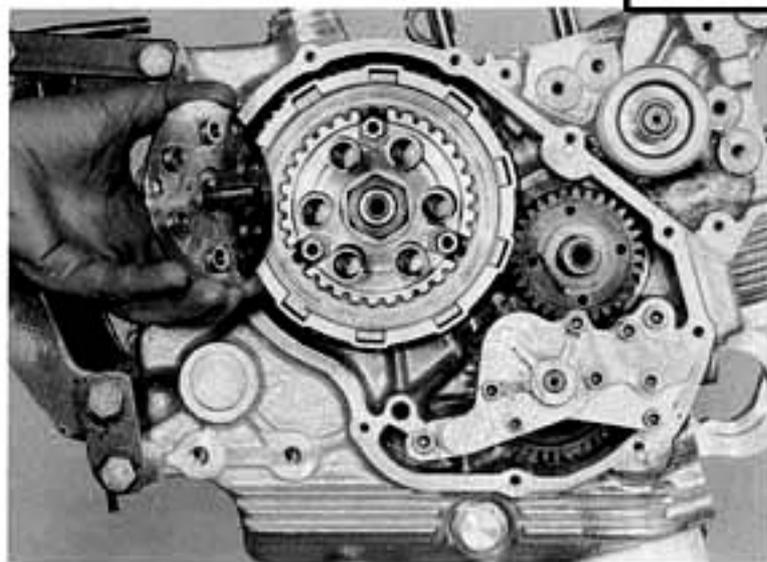


Fig. 26

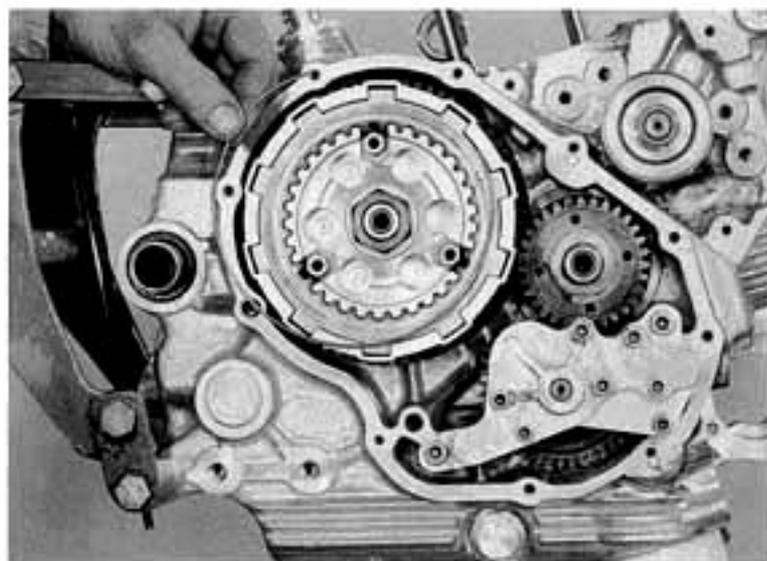


Fig. 27

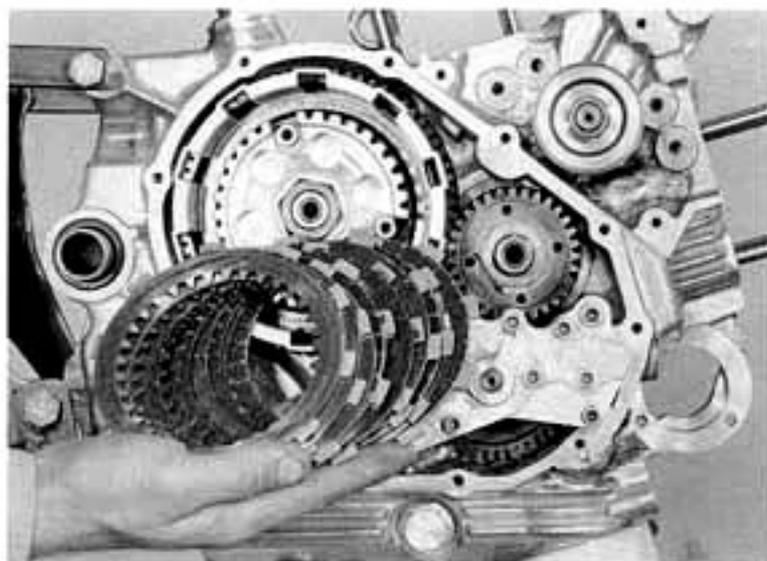


Fig. 28

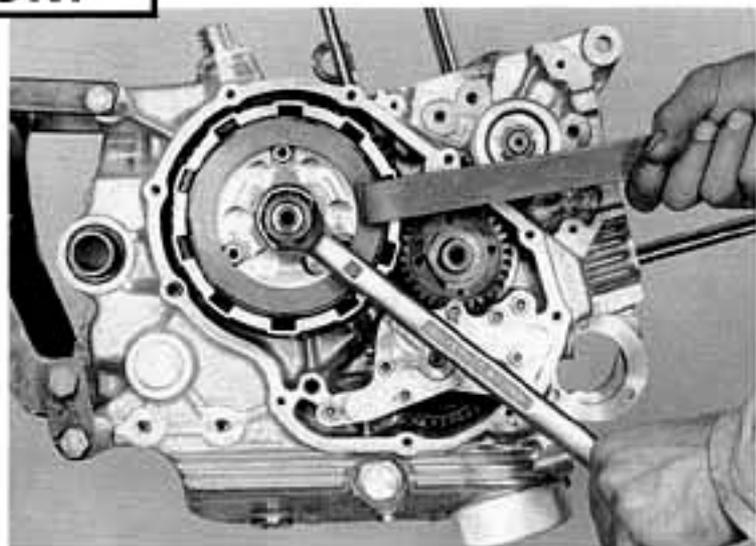


Fig. 29

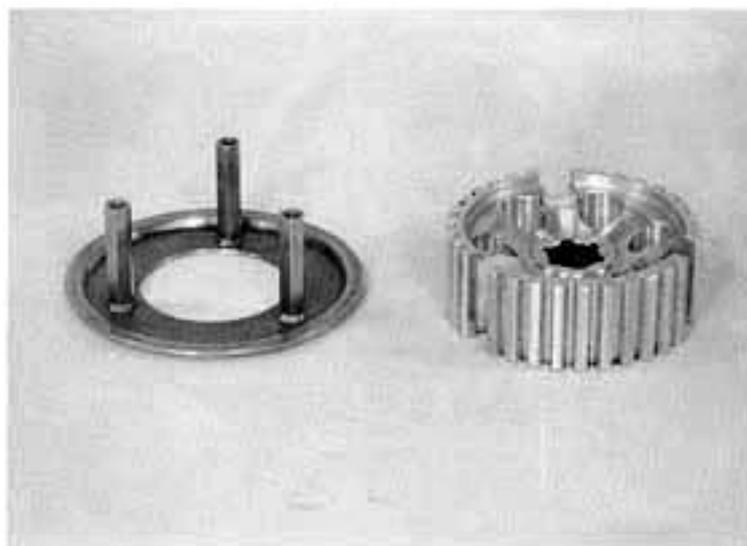


Fig. 30

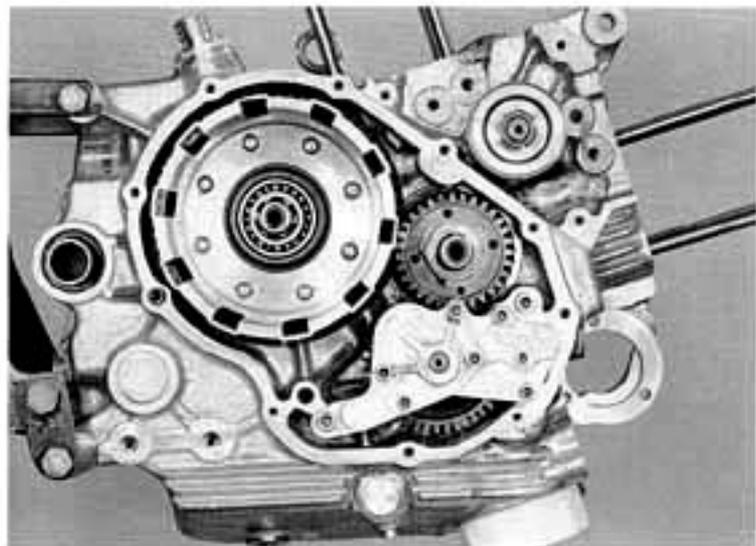


Fig. 31

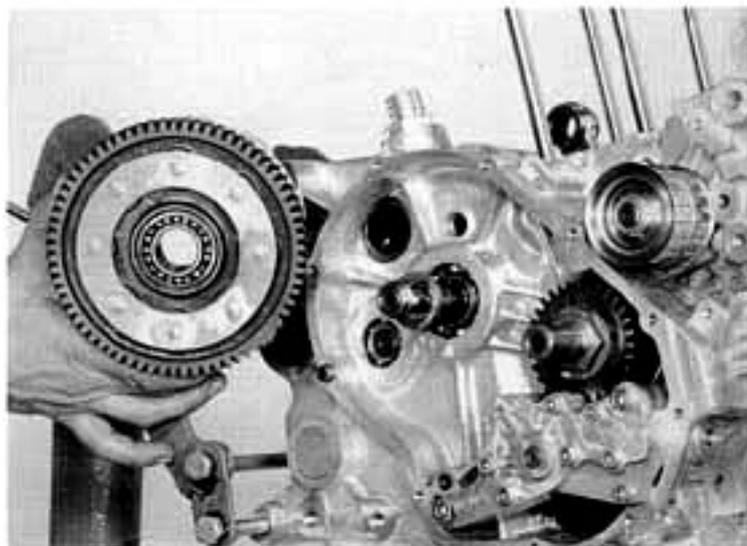


Fig. 32

SMONTAGGIO DEL MOTORE

ENGINE DISASSEMBLY

SM

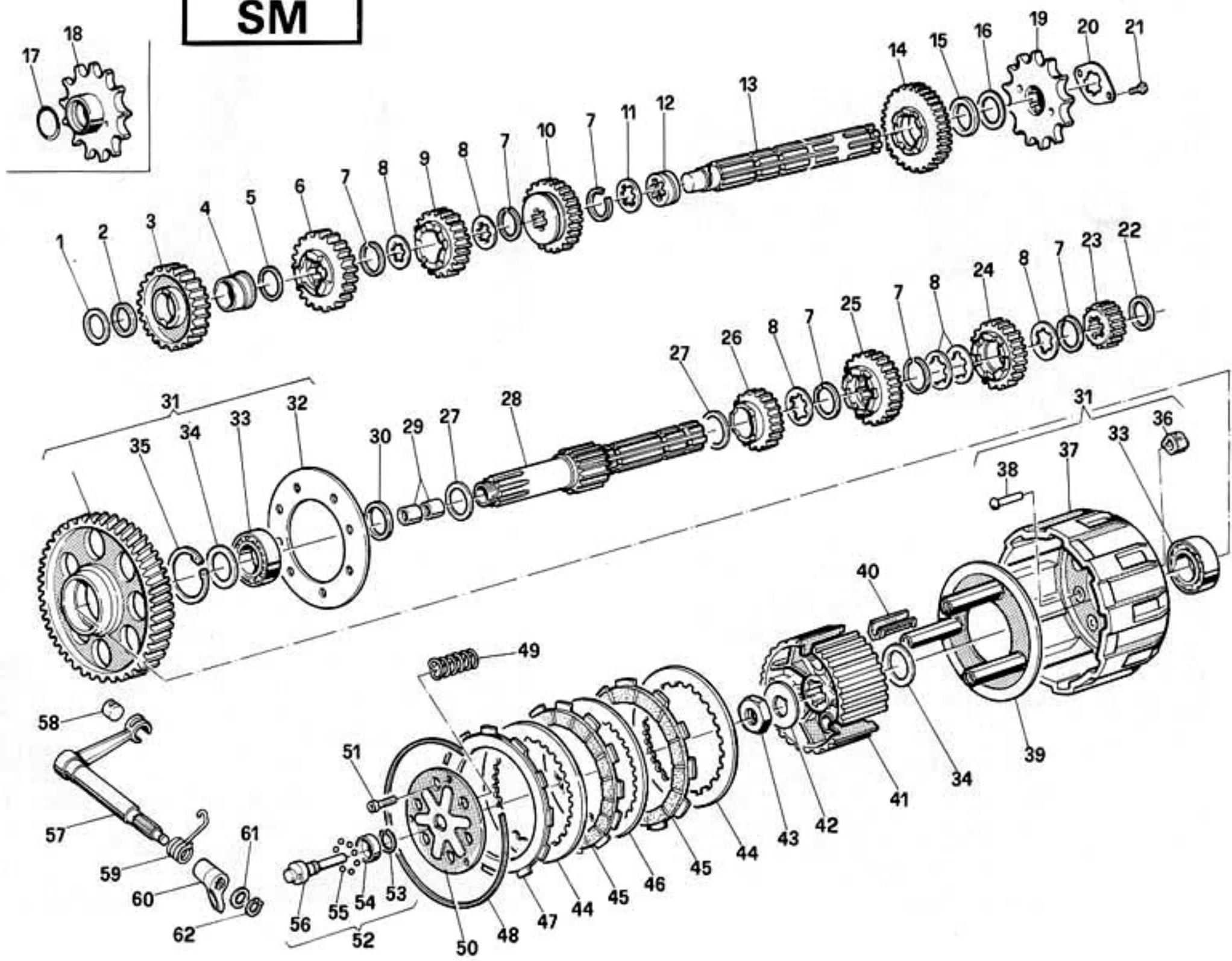
| POS. N. | N. CODICE | DENOMINAZIONE |
|------------|-------------|--|
| 1 | 0002.16.055 | Rondella $\varnothing 17,2 \times \varnothing 25 \times 0,2$ |
| 2 | 0660.16.120 | Distanziale # 4,6 |
| 3 | 0619.16.050 | Ingranaggio condotto 1 ^a vel. Z = 40 |
| 4 | 0619.16.220 | Boccola ingr. condotto 1 ^a vel. |
| 5 | 0619.16.125 | Rondella $\varnothing 19,5 \times \varnothing 26 \times 1$ |
| 6 | 0619.16.070 | Ingranaggio condotto 3 ^a vel. Z = 32 |
| 7 | 0619.16.180 | Anello elastico |
| 8 | 0619.16.015 | Rondella scanalata # 0,5 |
| 9 | 0619.16.085 | Ingranaggio condotto 5 ^a vel. Z = 27 |
| 10 | 0619.16.080 | Ingranaggio condotto 4 ^a vel. Z = 29 |
| 11 | 0619.16.140 | Rondella scanalata # 1,5 |
| 12 | 0660.16.065 | Boccola ingranaggio condotto 2 ^a vel. |
| 13 | 0660.16.110 | Albero secondario cambio |
| — | 0660.16.113 | Albero secondario cambio |
| 14 | 0619.16.060 | Ingranaggio condotto 2 ^a vel. Z = 36 |
| 15 | 0660.16.130 | Distanziale # 3,8 |
| 16 | 0504.47.050 | Rondella $\varnothing 25,2 \times \varnothing 32,5 \times 0,2$ |
| 17 | 93823.4100 | Guarnizione GACO OR 4100 |
| 18 | 0660.16.090 | Pignone catena Z = 15 (montato) |
| — | 0660.16.095 | Pignone catena Z = 14 (a richiesta) |
| 19 | 0660.16.093 | Pignone catena Z = 15 (montato) |
| — | 0660.16.098 | Pignone catena Z = 14 (a richiesta) |
| 20 | 0660.16.105 | Piastrina ferma-pignone |
| 21 | 70915.1613 | Vite TE M6 \times 10 |
| 22 | 0660.16.135 | Distanziale # 4 |
| 23 | 0619.16.020 | Ingranaggio conduttore 2 ^a vel. Z = 21 |
| 24 | 0660.88.007 | Ingranaggio conduttore 4 ^a vel. Z = 27 |
| — | 0619.16.040 | Ingranaggio conduttore 4 ^a vel. Z = 27 |
| 25 | 0619.16.045 | Ingranaggio conduttore 5 ^a vel. Z = 30 |
| 26 | 0619.16.030 | Ingranaggio conduttore 3 ^a vel. Z = 24 |
| 27 | 0251.47.050 | Rondella $\varnothing 25,5 \times \varnothing 32 \times 1$ |
| 28 | 0660.16.010 | Albero primario cambio |
| 29 | 76270.0827 | Astuccio a rullini |

| POS. N. | CODE Nr. | DESCRIPTION |
|------------|-------------|----------------|
| 1 | 0002.16.055 | Washer |
| 2 | 0660.16.120 | Distance piece |
| 3 | 0619.16.050 | Driven gear |
| 4 | 0619.16.220 | Bush |
| 5 | 0619.16.125 | Washer |
| 6 | 0619.16.070 | Driven gear |
| 7 | 0619.16.180 | Ring |
| 8 | 0619.16.015 | Thrust washer |
| 9 | 0619.16.085 | Driven gear |
| 10 | 0619.16.080 | Driven gear |
| 11 | 0619.16.140 | Thrust washer |
| 12 | 0660.16.065 | Bush |
| 13 | 0660.16.110 | Layshaft |
| — | 0660.16.113 | Layshaft |
| 14 | 0619.16.060 | Driven gear |
| 15 | 0660.16.130 | Distance piece |
| 16 | 0504.47.050 | Washer |
| 17 | 93823.4100 | Gasket |
| 18 | 0660.16.090 | Chain sprocket |
| — | 0660.16.095 | Chain sprocket |
| 19 | 0660.16.093 | Chain sprocket |
| — | 0660.16.098 | Chain sprocket |
| 20 | 0660.16.105 | Plate |
| 21 | 70915.1613 | Screw |
| 22 | 0660.16.135 | Distance piece |
| 23 | 0619.16.020 | Driving gear |
| 24 | 0660.88.007 | Driving gear |
| — | 0619.16.040 | Driving gear |
| 25 | 0619.16.045 | Driving gear |
| 26 | 0619.16.030 | Driving gear |
| 27 | 0251.47.050 | Washer |
| 28 | 0660.16.010 | Main shaft |
| 29 | 76270.0827 | Roller case |

| | | |
|----|-------------|---|
| 30 | 0660.16.620 | Distanziale # 5 |
| 31 | 0660.16.950 | Coppia campana frizione-ingranaggio albero motore |
| 32 | 0660.16.870 | Disco rasamento |
| 33 | 75113.2566 | Cuscinetto $\varnothing 25 \times \varnothing 47 \times 12$ |
| 34 | 0660.16.625 | Distanziale # 1,7 |
| 35 | 73503.4106 | Anello seeger 47 I |
| 36 | 0660.16.865 | Gommino parastrappi |
| 37 | 0660.16.860 | Campana frizione |
| 38 | 0660.16.875 | Chiodo fiss. campana-ingranaggio |
| 39 | 0660.16.630 | Spingidisco |
| 40 | 0660.16.525 | Astuccio di guida |
| 41 | 0660.16.610 | Tamburo frizione |
| 42 | 0400.47.030 | Rosetta di sicurezza $\varnothing i 20,2$ |
| 43 | 0400.47.040 | Dado esagonale M20 $\times 1 \times 7$ |
| 44 | 0660.16.540 | Disco condotto di fondo a denti piegati |
| 45 | 0660.16.670 | Disco conduttore |
| 46 | 0660.16.530 | Disco condotto |
| 47 | 0660.16.690 | Disco conduttore superiore |
| 48 | 0660.16.570 | Anello di fermo |
| 49 | 0660.16.550 | Molla frizione |
| 50 | 0660.16.560 | Disco comando frizione |
| 51 | 71502.1627 | Vite TCEI M6 $\times 18$ |
| 52 | 0660.16.700 | Perno comando frizione compl. |
| 53 | 73500.0929 | Anello seeger 9E |
| 54 | 0660.16.720 | Scodellino portasfere |
| 55 | 76835.0415 | Sfera |
| 56 | 0660.16.710 | Perno comando frizione nudo |
| 57 | 0660.16.410 | Leva con perno comando frizione |
| 58 | 0660.16.425 | Barilotto per tirante frizione |
| 59 | 0660.16.430 | Molla ritorno leva |
| 60 | 0660.16.415 | Spingitore |
| 61 | 0799.13.035 | Rondella # 2 |
| 62 | 73500.0827 | Anello seeger 8E |

| | | |
|----|-------------|--|
| 30 | 0660.16.620 | Distance piece |
| 31 | 0660.16.950 | Clutch housing with crankshaft gear |
| 32 | 0660.16.870 | Thrust disc |
| 33 | 75113.2566 | Bearing |
| 34 | 0660.16.625 | Distance piece |
| 35 | 73503.4106 | Seeger ring |
| 36 | 0660.16.865 | Rubber |
| 37 | 0660.16.860 | Clutch housing |
| 38 | 0660.16.875 | Fasten nail |
| 39 | 0660.16.630 | Pressure plate |
| 40 | 0660.16.525 | Slide sheath |
| 41 | 0660.16.610 | Clutch drum |
| 42 | 0400.47.030 | Washer |
| 43 | 0400.47.040 | Hex. nut |
| 44 | 0660.16.540 | Driven disc |
| 45 | 0660.16.670 | Driven disc |
| 46 | 0660.16.530 | Driven disc |
| 47 | 0660.16.690 | Upper driv. disc. |
| 48 | 0660.16.570 | Stop ring |
| 49 | 0660.16.550 | Clutch spring |
| 50 | 0660.16.560 | Clutch control disc |
| 51 | 71502.1627 | Screw |
| 52 | 0660.16.700 | Clutch contr. pin |
| 53 | 73500.0929 | Seeger ring |
| 54 | 0660.16.720 | Ball cup |
| 55 | 76835.0415 | Ball |
| 56 | 0660.16.710 | Clutch contr. pin |
| 57 | 0660.16.410 | Lever with pin |
| 58 | 0660.16.425 | Fix. clamp |
| 59 | 0660.16.430 | Lever ret. spring |
| 60 | 0660.16.415 | Pusher |
| 61 | 0799.13.035 | Washer |
| 62 | 73500.0827 | Seeger ring |

SM



Product: Ducati 500 SL Pantah Motorcycle Service Repair Workshop Manual
Full Download: <https://www.arepairmanual.com/downloads/ducati-500-sl-pantah-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

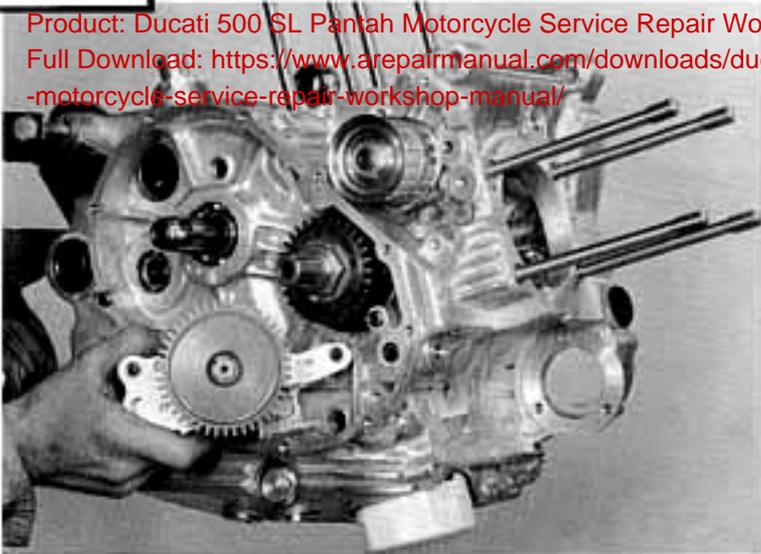


Fig. 33

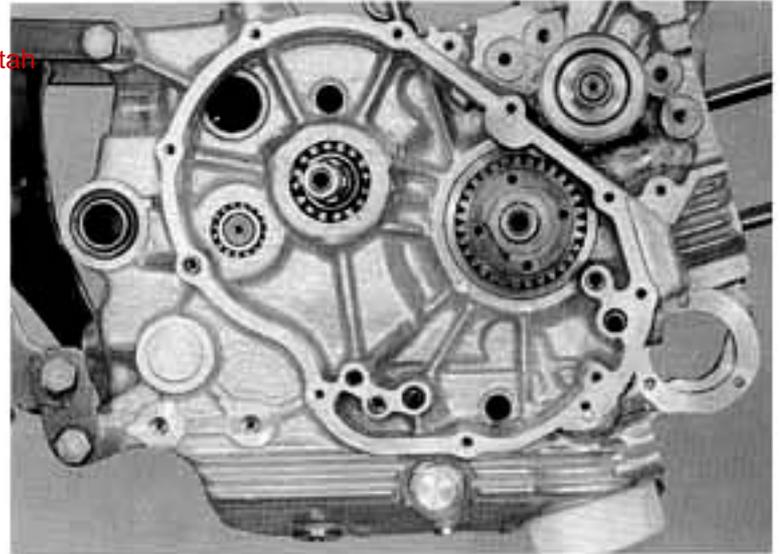


Fig. 34

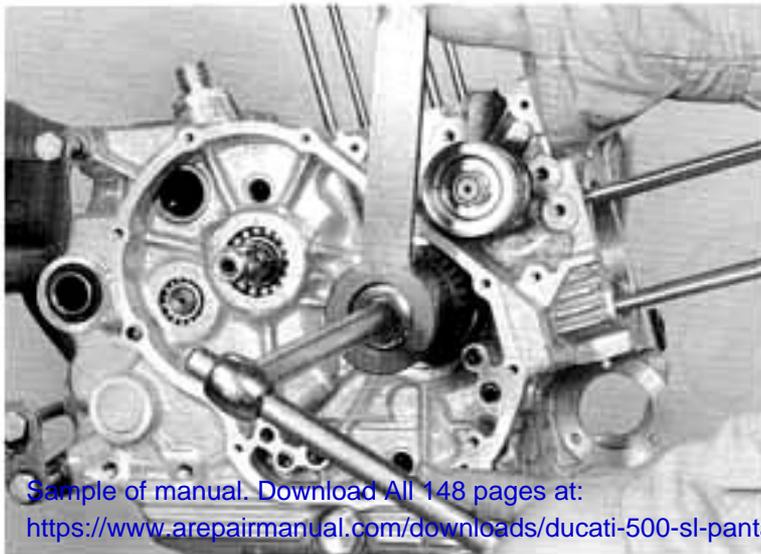


Fig. 35

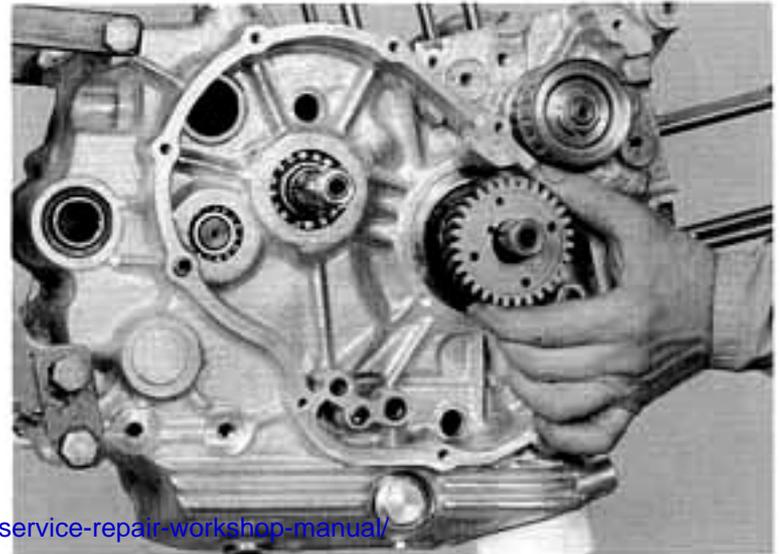


Fig. 36

Sample of manual. Download All 148 pages at:
<https://www.arepairmanual.com/downloads/ducati-500-sl-pantah-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>