

SOSTITUZIONE CATENA

La procedura di sostituzione della trasmissione a catena richiede un ora o due di tempo e gli attrezzi adeguati per effettuare al meglio il lavoro.

La prima cosa da fare è quella di mettere la moto sul cavalletto centrale (che sia quello della moto o quello da officina è indifferente, l'importante è che tenga rialzata la ruota posteriore).

Fatto questo, bisogna procurarsi le seguenti chiavi:

8,10,12,14,22,32. Non sono numeri a caso ma le misure in mm delle chiavi :o)

Se e' possibile, procurarsi uno spaccatene e l'attrezzo apposito per chiudere le catene ad O'Ring.

Ultimo ma più importante..... Il KIT di Trasmissione! Catena, corona e pignone. Questi possono essere di qualsiasi marca purché siano catene ad O'Ring e possibilmente rinforzate (il rinforzo è dato principalmente dal trattamento che e' stato fatto al materiale).

Consiglio di acquistare il KIT apposito per il TDM dell'annata che si possiede per evitare di trovarsi con la lunghezza della catena da modificare.

Altro consiglio importante: a meno che come me non siate particolarmente propensi a rotolarvi nel grasso procuratevi un paio di guanti in lattice (tipo dentista) che comunque tornano sempre comodi per la manutenzione della moto.

Per ultima cosa consiglio di innestare la prima marcia per facilitare lo smontaggio del pignone.

Fatte queste premesse si può cominciare:

Per prima cosa si deve smontare il parafango con la chiave del 10 svitando i bulloni indicati nelle foto.



Adesso si può togliere la vecchia catena. Se si possiede uno spaccamaglie, posizionarlo in corrispondenza di una maglia qualsiasi e farlo girare in senso orario, si indurrà pian piano fin quando si smollerà di colpo. Questo significa che è stato sfilato il perno dalla maglia. Fare poi la stessa cosa con il perno che tiene la stessa maglia esterna. Sbloccati i due perni, rimuovere la maglia e sfilare la catena.

Foto spaccamaglie



Se non si possiede uno spaccamaglie, utilizzare una smerigliatrice angolare (flessibile) e tagliare la catena.

Ora si può sfilare la ruota posteriore.

Per fare questo bisogna smontare il perno centrale della ruota svitando con la chiave del 22 il dado che si trova dalla parte della catena.



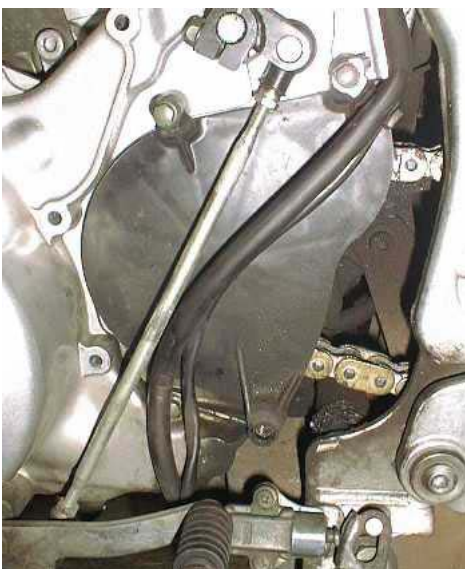
Prima di sfilare il perno verificare la presenza dei distanziali da entrambe i lati della ruota e quando si sfilare il perno, sostenere con le mani la ruota per evitare di dare colpi al disco del freno e soprattutto che i distanziali si dileguino nell'ambiente.

Una volta sfilata la ruota il consiglio è di non toccare assolutamente il freno posteriore per evitare che le pinze si chiudano e doverle poi riaprire con una leva.

Il prossimo passo è quello di smontare il carter del pignone con la chiave dell'8.



Una volta tolto il carter ci si trova di fronte alla situazione della foto:



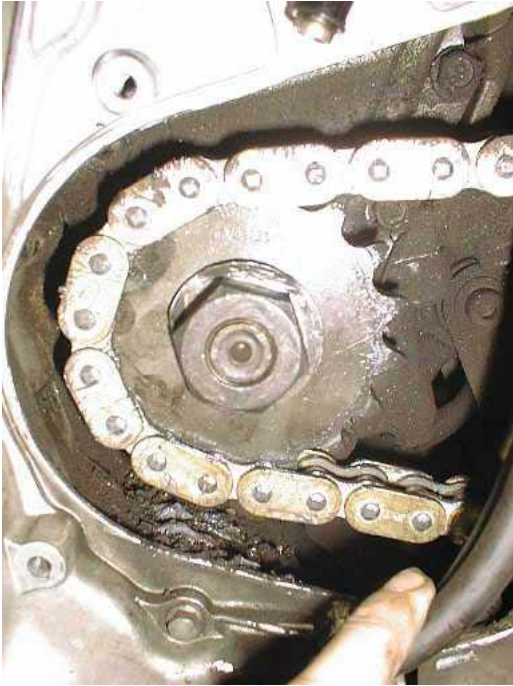
La bacchetta trasversale che si vede è quella che collega l'albero del cambio alla pedivella.

Per smontare questa Bacchetta bisogna smollare i dadi da 10 posti in alto e in basso al "prigioniero" (la bacchetta di ferro). Quando si smollano questi dadi occorre prestare attenzione a due cose:

- 1_ Il dado inferiore è sinistro, quindi per svitarlo bisogna farlo girare in senso orario e non antiorario.
- 2_ Evitare di svitare i dadi per più di mezzo giro, in modo tale che quando si rimonterà la bacchetta, la pedivella del cambio si ritrovi nella stessa posizione pre-smontaggio.

Una volta tolta la bacchetta del cambio si può estrarre anche il carter in plastica svitando i tre bulloni con la chiave da 8mm.

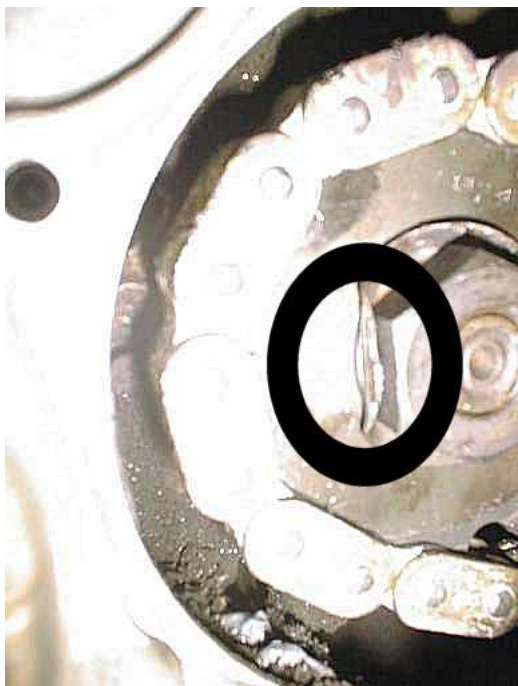
Ora ci si trova di fronte al pignone.



Per togliere il pignone occorre, se non si è fatto prima, innestare la prima ruotando a mano in senso antiorario l'albero del cambio e facendo muovere leggermente il pignone per facilitare l'innesto.

Adesso con un cacciavite o qualsiasi cosa con la punta piatta e sottile, allontanare la sicurezza del dado pignone in modo che si possa svitare.

Qualcuno consiglia poi di cambiare questa sicurezza, ma se non la si rovina eccessivamente non è necessario.



Adesso si può infilare un cacciavite o uno scalpello o qualsiasi cosa che possa bloccare la rotazione del pignone tra i denti di quest'ultimo e il cavalletto, o il carter qualsiasi altra cosa che sai robusta.

Dopodiché con colpi secchi e decisi, smollare il dado che tiene il pignone.

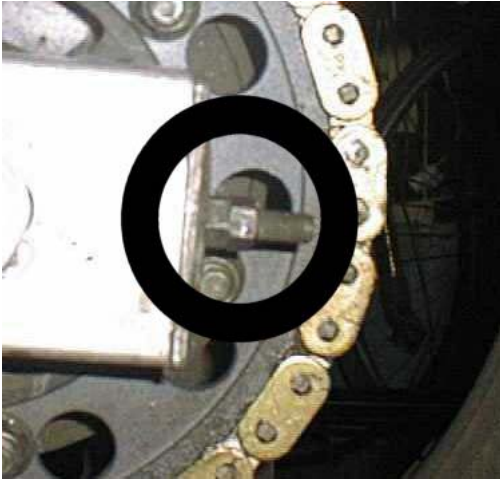
Se si ha a disposizione una pistola pneumatica con una bussola del 32 è meglio usare quella per smollare il pignone perché si evita di bloccare la rotazione con cacciaviti o simili che possono rovinare in alcuni casi le parti a cui si appoggiano.

La cosa direi che è meglio fare a questo punto è dare una bella pulita alla zona del pignone e al forcellone posteriore.

A questo punto si può smontare la corona con la chiave del 14 e tutti i sistemi sono ammessi, si può mettere il morsa o semplicemente (se va bene) sbloccare i dadi a mano dando dei colpi secchi e tenendo il blocco corona fermo con i piedi.....

Una volta smontata la corona si pulisce il tutto e monta la corona nuova. Direi che si può anche procedere col rimontare la ruota posteriore e fissare il pignone nuovo.

Adesso bisognerà smollare i tendicatena posti alle estremità del forcellone



Fare attenzione a smollare sia a destra che a sinistra dello stesso numero di giri!

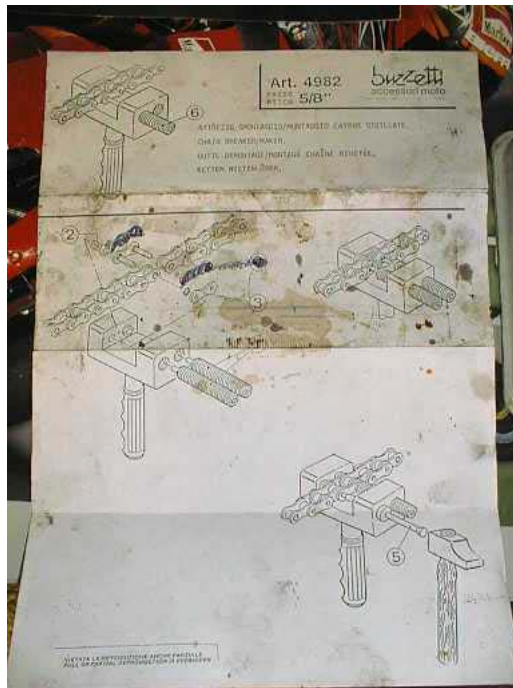
Prendere la catena nuova e infilarla attorno all'albero del forcellone in modo che una volta chiusa sia solo da appoggiare su corona e pignone.

Ora se possedete l'attrezzo apposito per la chiusura delle catene ad O'Ring il gioco è semplice:

- infilare il giunto (che erroneamente viene chiamato a volte falsamaglia) nei due capi della catena ingrassandolo bene;
- mettere gli O'R attorno ai perni del giunto;
- ora con l'apposito attrezzo posizionare la chiusura del giunto sulle due molle ed avvitare con la brugola fin quando la chiusura resta bloccata sui perni;
- sostituire alla vite con molla il ribattitore e appoggiandosi al pavimento o al forcellone dare due o tre colpi secchi al ribattitore in modo che i perni del giunto si allarghino impedendo l'apertura del giunto stesso.
- Fare la stessa cosa con l'altra vite con molla.

Foto del giunto bloccato e dell'attrezzo per il bloccaggio di esso.

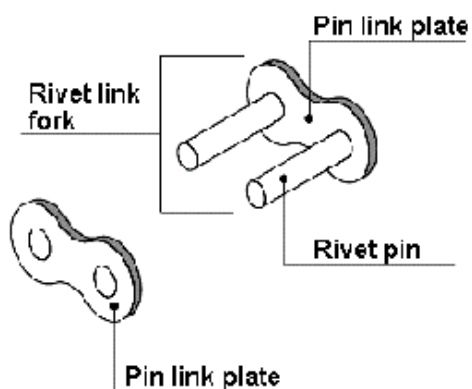




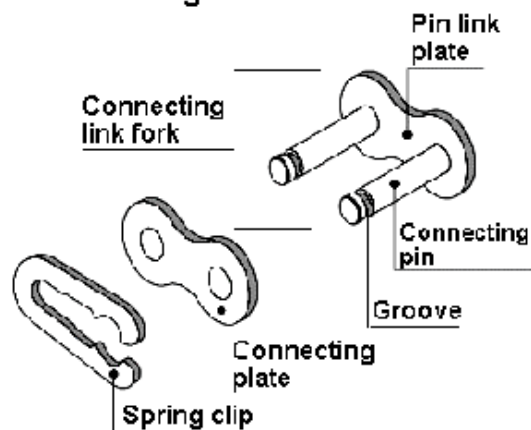
Se non possedete l'apposito attrezzo avete due possibilità:

- 1) Infilare a mano il giunto e ribatterlo con un martello (ma il risultato raramente è buono perché mentre si ribatte un perno l'altro tende ad uscire e quindi si rischia una scarsa durata della trasmissione)
- 2) Utilizzare un giunto a clip che è sicuramente più semplice da montare ma a mio parere indicato solo per applicazioni con velocità di lavoro più basse e soprattutto per applicazioni meno pericolose come l'uso motociclistico.

Rivet link



Connecting link



La foto qui sopra illustra i due tipi di giunti possibili.

Personalmente consiglio quello di sinistra che e' sicuramente più scomodo in casi di emergenza, ma garantisce, se montato in maniera corretta, una maggior tenuta e durata nel tempo.

Per far salire la catena su corona e pignone, farla passare attorno ad uno dei due elementi dopodiché appoggiarla sull'altro e far ruotare tutto il gruppo trasmissione. (ricordarsi per poter far girare il tutto di disinnestare la marcia).

Adesso si può mettere in tensione la catena avvitando i tendicatena (sempre dello stesso numero di giri) fin quando l'oscillazione della catena a metà tra la corona e il pignone è compresa tra i 3 e i 5 cm. Bisogna tener presente che un'eccessiva tensione o in egual modo una tensione troppo bassa comportano una più rapida usura del gruppo trasmissione.

A questo punto si può procedere col rimontare il parafango e il carter del pignone.

Prima però di rimontare il carter del pignone assicurarsi di aver posizionato la leva del cambio nella posizione corretta salendo in sella alla moto e verificando la posizione di innesto della marcia.

Ed ora BUON VIAGGIO!!!