



4. Scegliere i cuscinetti di banco nel modo seguente.
- 1) Togliere i cuscinetti, unire e serrare i carter. (alla coppia fissata)
 - 2) Misurare i diametri interni di tutti i supporti di banco in senso verticale, mediante un alesametro, ed a seconda della misura riscontrata, scegliere dalla tabella seguente le lettere che corrispondono al diametro di ogni supporto.

C	36,016-36,021
B	36,003-36,016
A	36,003-36,018

- 3) Misurare il diametro di tutti i perni di banco mediante un micrometro e scegliere dalla tabella seguente la classe 1 o 2 in cui va collocato ciascun perno di banco in base al suo diametro.

1	2
32,90-32,98	32,98-32,99

- 4) A seconda delle lettere e dei numeri risultati dalle operazioni 2) e 3), scegliere il cuscinetto appropriato secondo la tabella seguente :

Numero dell'Albero Lettera del Carter	1	2
C	Marrone (B)	Nero (A)
B	Verde (C)	Marrone (B)
A	Giallo (D)	Verde (C)

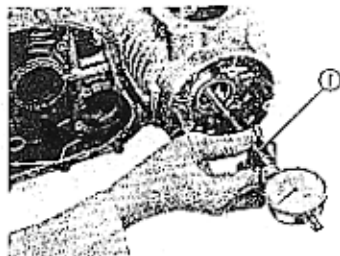


Fig. 1-93 ① Alesametro.

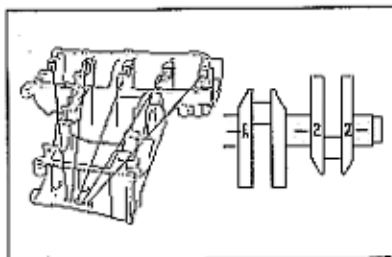


Fig. 2-34

Nota :

Il carter inferiore e l'albero motore recano stampigliate delle lettere e dei numeri. Essi sono codici di produzione e non devono venire utilizzati ai fini di riparazioni o revisioni (quindi non devono essere utilizzati per la scelta dei cuscinetti.)

5. Verifica dell'usura della testa di biella.
- Togliere il cappellotto della testa di biella e, dopo aver collocato in posto il plastigage, serrare i due dadi della biella a 2,0-2,2 kgm. smontare il cappellotto e misurare l'appiattimento subito del filo plastigage. Sostituire il cuscinetto con uno nuovo se il gioco è al di là del valore limite consentito dalla casa.

Nota:

Non ruotare l'albero mentre il plastigage è in posto.

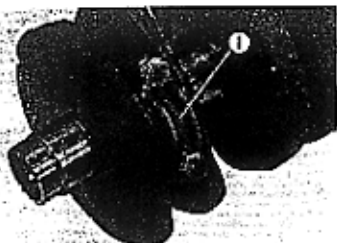


Fig. 1-95 ① Cappellotto della testa di biella.

6. Scegliere il cuscinetto di biella nel modo seguente :

- 1) Misurare il diametro del perno di biella mediante un micrometro e scegliere la lettera corrispondente nella tabella seguente :

A	B
34,99-35,00	34,98-34,99

- 2) Scegliere il cuscinetto dalla tabella seguente, a seconda del numero (1,2,3) stampigliato sulla testa di biella.

Lettera del perno di biella	A	B
Numero della testa di biella		
3	Marrone (B)	Nero (A)
2	Verde (C)	Marrone (B)
1	Giallo (D)	Verde (C)

Nota :

- I numeri stampigliati sull'albero sono codici di produzione e non bisogna mai tener conto di essi.
- I cuscinetti vanno installati sulla biella con l'orecchietta di fermo verso la parte anteriore.

7. Metodo di designazione del peso della biella.

Quando si sostituisce la biella, occorre rimpiazzarla con un'altra che abbia la stessa lettera stampigliata. Tale lettera indica il peso della biella e viene stampigliata su di un lato della testa di biella. Quando si cambiano tutte le bielle, la differenza di peso tra l'una e l'altra non deve superare i 5 grammi.

Nota :

Nel peso della biella è compreso il peso dei bulloni e del cappellotto, ma non quello del cuscinetto.

8. Misurare il giuoco assiale della testa di biella mediante uno spessore. Sostituire se oltre il limite massimo consentito dalla casa.

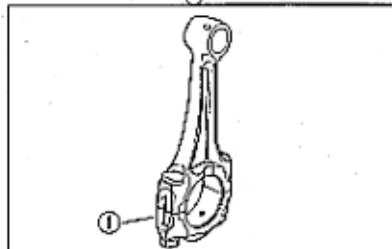


Fig. 3-96 ① Numero della testa di biella.

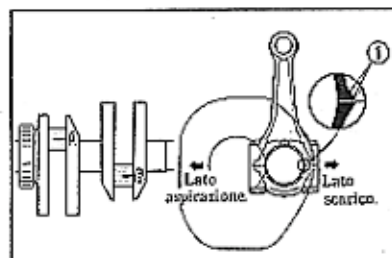


Fig. 3-97 ① Orecchiette di fissaggio del cuscinetto.

Lettera	PESO (Gr.)
A	281~285
B	286~290
C	291~295
D	296~300
E	301~305
F	306~310
G	311~315

Fig. 3-98 ① Lettera indicante la classe di peso.



Fig. 3-99 ① Spessimetro. ② Biella.



9. Misura del piede di biella.
Misurare il diametro interno del piede di biella mediante alesametro. Sostituire se al di fuori del limite stabilito dalla casa.

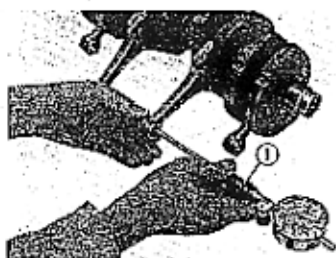


Fig. 3-100 ① Alesametro.

8. CARTER.

1. Applicare un sottile strato di ermetico sulla superficie di unione del carter inferiore (uno strato spesso potrebbe causare una caduta dell'ermetico all'interno del carter). Installare le due bocchette di centraggio ed unire i due carter.

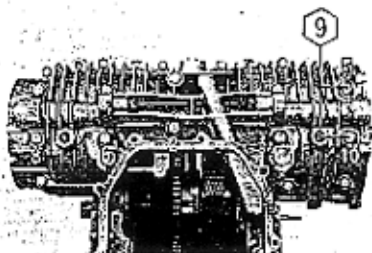


Fig. 3-101 Bulloni da 8 mm.

2. Piazzare il motore in posizione rovesciata, tenendo bene uniti i due carter ed installare i dieci bulloni da 8 mm. Serrare i bulloni da 8 mm. nell'ordine indicato in fig. 3-101, fino a una coppia di 2,3-2,5 kgm. Quindi serrare i tredici bulloni da 6 mm. (fig. 3-102).

Nota :

Notare la posizione dei due bulloni da 8 mm. che hanno stampigliato sulla testa il numero "9".

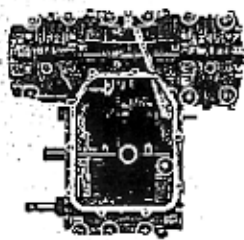
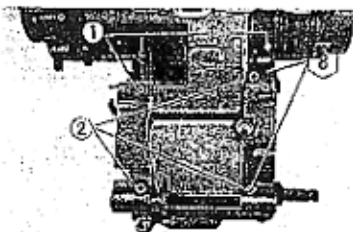


Fig. 3-102 Bulloni da 6 mm.

3. Rovesciare il motore riportandolo in tal modo in posizione normale (cioè diritto) e serrare i 3 bulloni da 6 mm. ed i 3 bulloni da 8 mm.

Nota :

Notare la posizione dei due bulloni da 8 mm. che recano stampigliata sulla testa il numero "8".

Fig. 3-103 ① Bulloni da 6 mm.
② Bulloni da 8 mm.

9. CARBURATORE.

Smontaggio.

1. Togliere il blocco carburatori del motore.
Piastra di alloggiamento carburatori e corpo carburatore.
2. Sganciare la molletta di ritorno della leva del gas dalla levetta di aggancio.

Nota:

Fare attenzione a non danneggiare l'estremità ad uncino della molla.

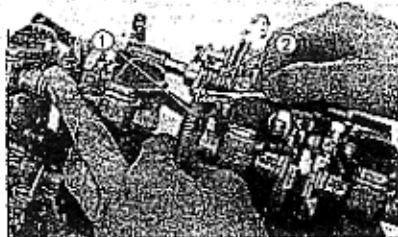


Fig. 3-104 ① Molla di ritorno della leva del gas.

3. Svitare i dadi esagonali e togliere la piastrina paraspolvere B. Togliere i dadi a cappello.

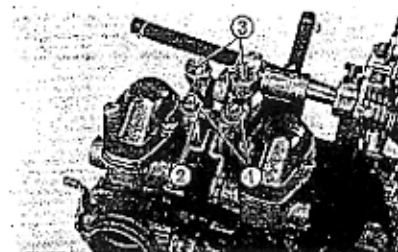


Fig. 3-105 ① Dadi esagonali.
② Piastrina paraspolvere B.
③ Dadi a cappello.

4. Togliere i portaregistro dal braccetto di unione.
5. Svitare le otto viti a testa piana da 6mm. dalla piastra di alloggiamento e togliere il corpo carburatore.



Fig. 3-106 ① Braccetto di unione. ② Portaregistri.

Valvola del gas e spillo conico.

6. Svitare le due viti di fissaggio del cappello del carburatore, e togliere il cappello.

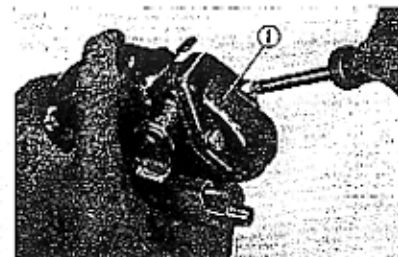


Fig. 3-107 ① Cappello del carburatore.



7. Mettere la valvola del gas in posizione completamente aperta e raddrizzare la linguetta delle due rondelle di sicurezza.

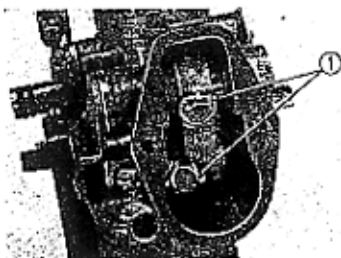


Fig. 3-108 ① Rondella di sicurezza.

8. Togliere il bullone da 6 mm. dall'estremità dell'astina della valvola del gas e togliere il braccetto di unione nella direzione A, mediante un cacciavite.

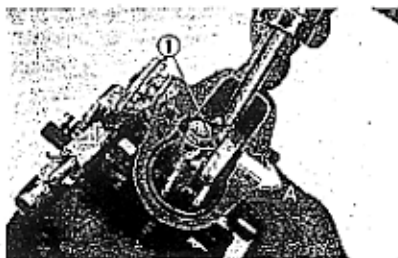


Fig. 3-109 ① Braccetto di unione.

9. Allentare di circa 1/2 giro il bullone da 6 mm. posto sul fianco della valvola del gas, inserire un cacciavite tra l'astina della valvola del gas ed il braccetto di unione e fare quindi leva in direzione A.

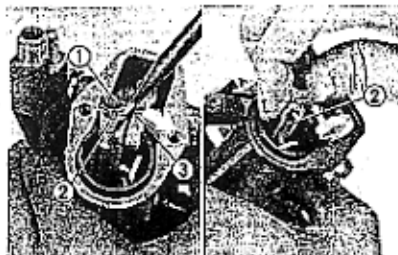


Fig. 3-110 ① Bullone da 6 mm.
② Astina della valvola del gas.
③ Braccetto di unione.

10. Svitare le due viti da 3 mm., ruotare di 90° la piastrina della valvola del gas ed allineare la linguetta sulla piastrina della valvola con il solco dell'astina, e quindi togliere la piastrina stessa.
11. Togliere lo spillo conico dalla valvola del gas.



Fig. 3-111 ① Viti da 3 mm.
② Piastrina della valvola.

Portaregistro.

1. Togliere il carburatore dalla piastra di alloggiamento secondo le voci 1-5.
2. Togliere la vite di registro dal portaregistri.



Fig. 3-112 ① Vite di registro. ② Portaregistro.

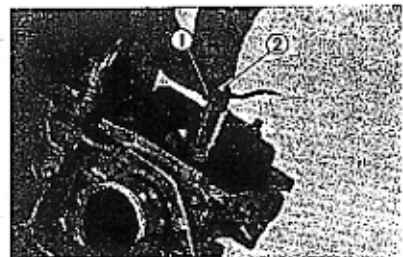
3. Porre la valvola del gas in posizione intermedia e togliere il portaregistri.



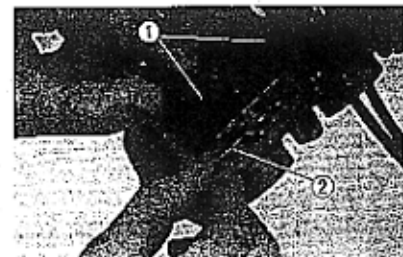
Fig. 3-113 ① Portaregistro.

Galleggiante, getto del massimo e getto del minimo.

1. Togliere la vaschetta.
2. Togliere la molletta a lamella ed il getto del massimo.

Fig. 3-114 ① Molla a lamella.
② Getto del massimo.

3. Estrarre il pernetto dal galleggiante e togliere il galleggiante.

Fig. 3-115 ① Galleggiante.
② Permetto del galleggiante.



4. Togliere la piastrina di fermo e togliere la sede della valvola a spillo.

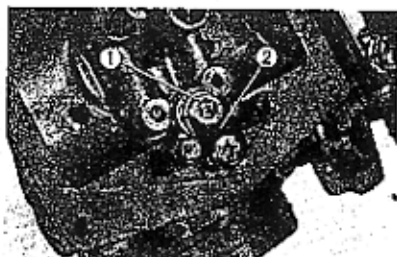


Fig. 3-110 ① Sede della valvola a spillo.
② Piastrina di fermo.

Controllo.

1. Regolazione del livello del carburatore. Porre il galleggiante in posizione tale che il braccetto del galleggiante tocchi appena l'estremità della valvola a spillo. Misurare la distanza tra la flangia di attacco della vaschetta e l'estremità del galleggiante mediante l'apposito misuratore di livello. Il valore standard è 22 mm.

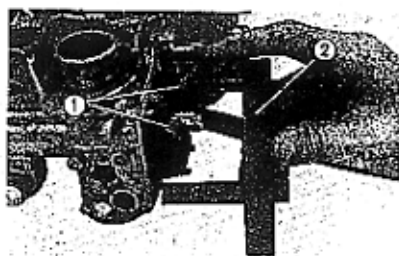


Fig. 3-117 ① Galleggiante.
② Misuratore di livello.

Rimontaggio.

1. Installare due rondelle elastiche e due viti da 3 mm. sulla piastrina della valvola del gas, e quindi inserire la linguetta della piastrina nella scanalatura della valvola e spingere fino in fondo. Ruotare la piastrina della valvola di 90° verso il braccetto di unione ed installare le viti da 3 mm.
2. Installare la valvola del gas nel corpo del carburatore in modo che essa presenti la parte smussata rivolta verso la valvola dello starter.

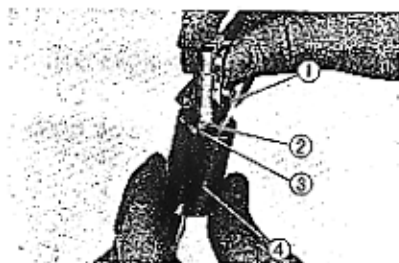


Fig. 3-118 ① Piastrina della valvola.
② Vite da 3 mm.
③ Rondella elastica.
④ Valvola del gas.

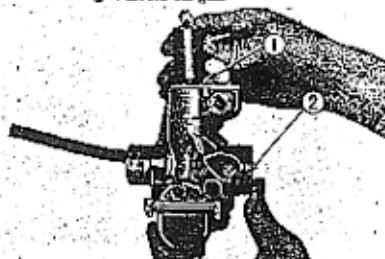


Fig. 3-119 ① Lato smussato.
② Valvola dello starter.



3. Installare e fissare i due cavetti del carburatore come indicato in Fig. 3-120.

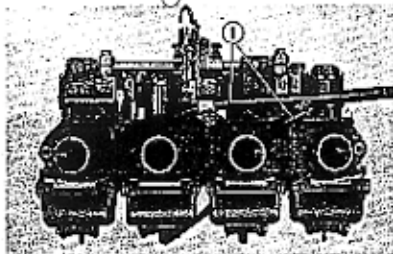


Fig. 3-120 ① Cavetti del carburatore.



x CB 750

1. TESTATA, ASSE A CANNES, CILINDRI E PISTONI.

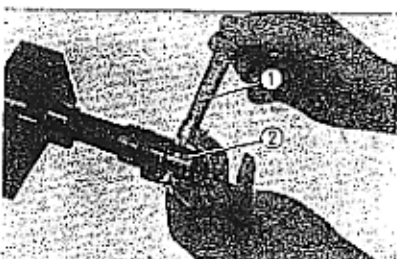
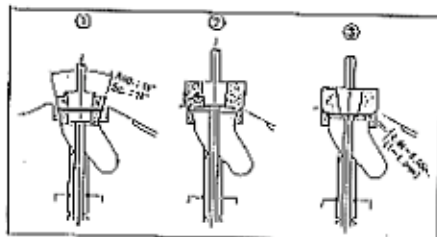
Controllo.

- Misurare il diametro interno dei supporti dell'asse a cannes in senso sia orizzontale che verticale, mediante alesometro, e calcolare il valore medio. Misurare il diametro dei perni dell'asse a cannes mediante un micrometro e quindi calcolare il gioco dell'albero nei supporti, se il gioco è maggiore di 0,21 mm, occorre cambiare i supporti con i propri cappellotti. Inoltre il gioco può essere misurato mediante un filo plastificato apposito.



Fig. 3-121 ① Alesometro.

- Misurare la larghezza della superficie di contatto della valvola con la sede, e se tale larghezza è superiore a 2,0 mm, occorre sostituire la valvola. Tuttavia se la valvola non poggia uniformemente, la sede valvola deve essere riparata mediante l'apposita fresa. Per informazioni ulteriori su tale operazione di taglio delle sedi valvole, riferirsi alla fig. 3-123. Ci sono tre tipi di frese per le sedi valvole, essi sono illustrati in figura 3-123. La prima fresetta taglia la parte interna, quindi profonda, della sede; la fresetta per la parte superiore taglia la sede nella sua parte più alta, dalla parte della camera di scoppio. Infine una fresetta a 90° viene usata per tagliare la sede vera e propria. La larghezza della sede valvola deve risultare di 1-1,3 mm. Dopo aver tagliato la sede della valvola, occorre procedere a smerigliatura.

Fig. 3-122 ① Micrometro.
② Perno dell'asse a cannes.Fig. 3-123 ① Fresetta interna.
② Fresetta per la parte superiore della sede.
③ Fresetta 90°

Rimontaggio.

segmenti.

- I segmenti vanno montati con la lettera stampigliata su di essi rivolta verso l'alto (Fig. 3-124).
- Spaziare le aperture dei segmenti a 120° tra di loro e quindi installare i pistoni nei cilindri e montare il blocco cilindri.

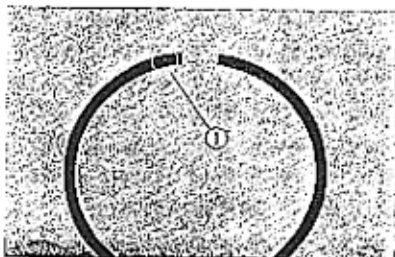


Fig. 3-124 ① Lettera stampigliata.

Pistoni.

Montare i pistoni sulla biella in modo che la freccia stampigliata sul cielo del pistone stesso sia rivolta verso il lato di scarico (lato anteriore), quindi installare nuovi anelli di fermo degli spinotti.

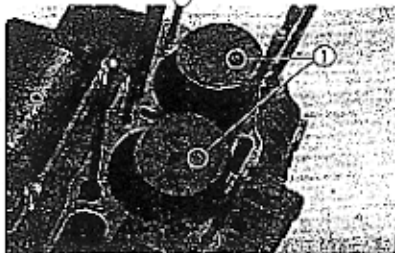
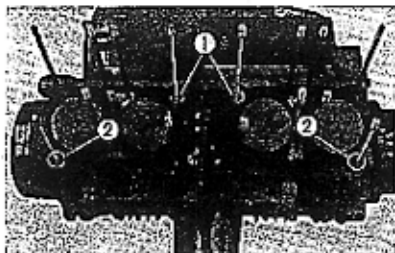


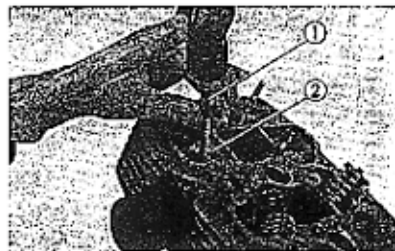
Fig. 3-125 ① Freccia.

Cilindri.

Montare la guarnizione, le due bocchette di centraggio (alle due estremità del lato di scarico), i due gommini (attorno ai due prigionieri centrali del lato di aspirazione), e quindi installare il gruppo cilindri facendo attenzione a non danneggiare i pistoni o i segmenti. Tale lavoro può venire facilitato usando l'apposita pinza per comprimere i segmenti (attrezzo nr 07032-30001) e le basi per i pistoni (attrezzo nr 07033-30001).

Fig. 3-126 ① Gommini.
② Bocchette di centraggio.**Testata.**

1. Quando si sostituiscono le guide delle valvole, le nuove guide devono essere maggiorate. Usare l'apposito attrezzo (nr 07046-30001) per collocare le nuove guide nella maniera appropriata nella testa. Completare tale operazione slesando le nuove guide mediante apposito alesatore (attrezzo nr 07008-30001) fino ad ottenere il diametro interno prestabilito, che è di 6,8-6,61 mm., sia per l'aspirazione che per lo scarico.

Fig. 3-127 ① Attrezzo per la messa in posto della guida.
② Guida valvola.

2. Sulla superficie superiore del blocco cilindri, montare due bocchette di centraggio, due gommini, e la guarnizione della testa, e quindi montare la testata. Dopo di ciò installare i dadi della testa e serrarli nell'ordine indicato dalla figura 3-128. Serrare i dadi a 1,9-2,1 Kgm.

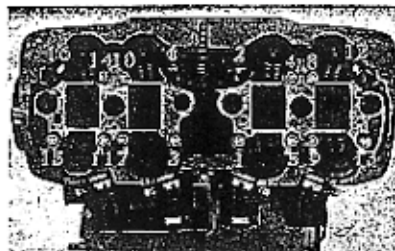


Fig. 3-128 Ordine di serraggio dei dadi della testa.



Messa in fase.

1. Porre i pistoni nr 1 e nr 4 al punto morto superiore ruotando l'albero motore ed allineando col segno fuso di riferimento, il segno "T" 1,4. Durante tale operazione controllare il movimento della catena della distribuzione in modo da accertarsi che essa sia collocata a dovere sul pignone dell'albero.
2. Collocare il pignoncino sull'asse a camme ed infilare la catena della distribuzione dal lato destro.

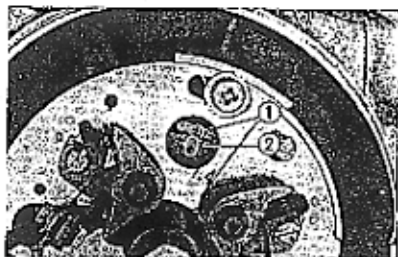


Fig. 3-129 ① Segno fuso di riferimento.
② Segno "T".

3. Montare la catena della distribuzione sul pignoncino prima di montare il pignoncino stesso sull'asse a camme. Con l'asse montato sui suoi supporti, ruotarlo fino ad allineare le due linee di riferimento (poste sull'estremità destra dell'asse) con la superficie di unione dei supporti. La faccia posta sullo stesso lato dell'asse a camme deve essere rivolta verso l'alto. In questa condizione il cilindro nr 4 è in compressione ed il nr 1 in posizione di incrocio di fase.

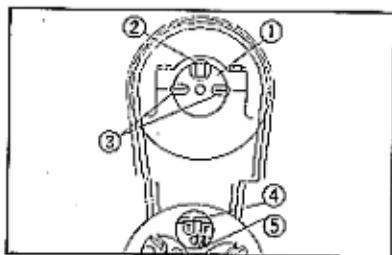


Fig. 3-130 ① Asse a camme. ④ Segno "T".
② Tacca. ⑤ Segno 1,4.
③ Linee di riferimento.

4. A questo punto il pignone può venire montato sull'asse a camme mediante i due bulloncini di fissaggio.

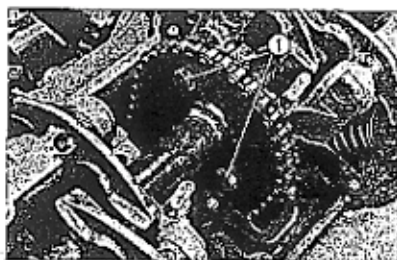


Fig. 3-131 ① Bulloncini di fissaggio del pignone dell'asse a camme.

5. Montare i bilancieri sul perno dei bilancieri ed installare i bulloni di montaggio.

Nota

Poiché i bilancieri nr 1 e nr 3 sono scambiabili tra di loro e lo stesso dicasi per quelli nr 2 e nr 4, occorre fare attenzione a non confonderli durante l'installazione.

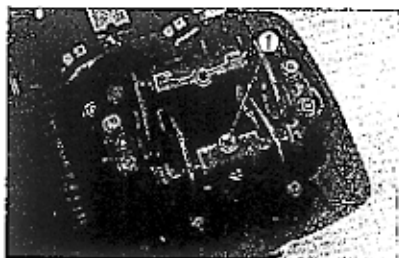


Fig. 3-132 ① Bulloni di fissaggio dei perni dei bilancieri.

2. POMPA E FILTRI DELL'OLIO.

Il motore è del tipo a carter secco, ed ha il serbatoio dell'olio separato, che è montato sul lato destro del telaio. L'olio contenuto nel serbatoio viene inviato sotto pressione a lubrificare le varie parti del motore, mediante la pompa dell'olio. L'olio che si accumula nella coppetta viene inviato nuovamente al serbatoio dell'olio mediante la pompa di recupero; tuttavia parte di questo olio viene inviato a lubrificare il cambio.

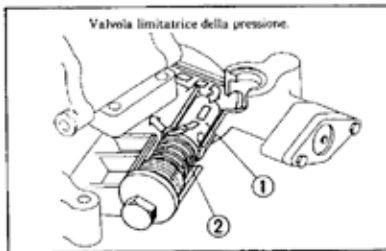
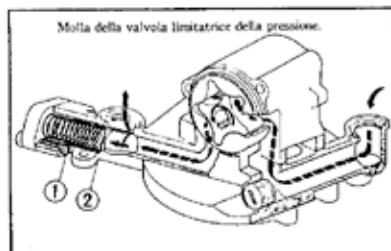
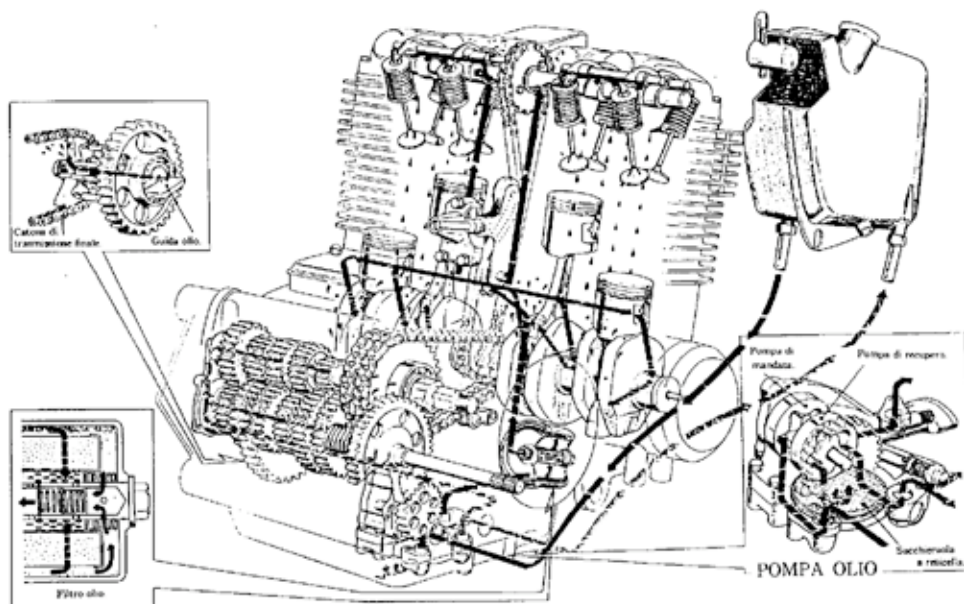


Fig. 3-133



Rimontaggio.

1. Montare i due rotori (interno ed esterno) B dentro il corpo della pompa dell'olio ed inserire l'ingranaggio di comando della pompa con il relativo albero. Non dimenticare di installare il grano di fissaggio del rotore.

2. Montare i rotori A nel corpo pompa.

Nota:

Non dimenticare di installare l'anello di gomma sul coperchio laterale.

3. Dopo aver terminato il montaggio del rotore, ruotare l'albero a mano in modo da accertarsi che esso sia libero di girare con dolcezza.

4. Immergere la pompa nell'olio e farla girare finché essa non sia piena di olio, prima di rimetterla nel carter.

5. Quando si mette la pompa dell'olio nel carter, non dimenticare di installare le 3 bocchette guidaolio con i rispettivi 3 gommini.

3. FRIZIONE.

Rimontaggio.

1. Montare la campana della frizione: è la rondella scanalata da 25 mm. sull'albero primario. Sistemare la rondella al proprio posto e montare la piastra di pressione della frizione.

2. Montare i sei dischi di attrito A (diametro esterno 151 mm.), i dischi metallici ed il tamburo centrale della frizione nella campana, e quindi installare l'anello esterno.

Nota:

Le orecchiette dell'anello esterno della frizione debbono essere installate nei solchi della campana frizione.

1. Montare il tamburo centrale della frizione, la rondella elastica (parte bombata verso l'esterno), la rondella di sicurezza, ed il dado a ghiera, nell'ordine. Serrare mediante l'apposita chiave a T (attrezzo n° 07D85-30001) a una coppia di 4,5-5,0 kgm. Riferirsi alla fig. 3-137 per l'installazione della rondella elastica.

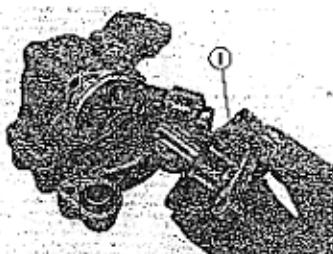


Fig. 3-134 ① Anello di gomma.

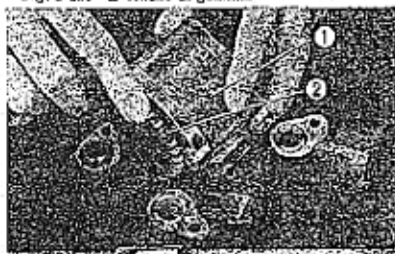
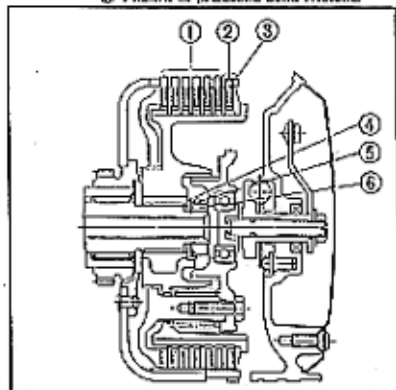
Fig. 3-135 ① Componente della pompa dell'olio.
② Ingranaggio di comando della pompa.Fig. 3-136 ① Campana frizione.
② Rondella scanalata da 25 mm.
③ Piastra di pressione della frizione.

Fig. 3-137

- ① Disco di attrito A.
② Anello esterno frizione.
③ Disco di attrito B.
④ Rondella elastica.
⑤ Rondella di sicurezza.
⑥ Dado a ghiera.

4. PEDALE DELLA MESSA IN MOTO.

Rimontaggio.

1. Montare l'ingranaggio della messa in moto, la flangia della ruota libera, e la molla di ritorno, nel carter inferiore.

Nota:

Agganciare la parte terminale della molla di ritorno sul carter, e forzare il dispositivo di ruota libera verso il basso mediante un cacciavite in modo da agganciare la molla al perucetto.



Fig. 3-138 ① Flangia della ruota libera.
② Molla di ritorno.

5. MECCANISMO DI SELEZIONE DELLE MARCE.

Smontaggio.

1. Togliere la testata, il gruppo cilindri ed il tendicatena.
2. Togliere il coperchio del generatore.
3. Svitare il bullone di montaggio del rotore e, mediante l'apposito estrattore (attrezzo nr 07011-30001) togliere il rotore.
4. Togliere il dispositivo a ruota libera del motorino di avviamento e l'ingranaggio di riduzione del motorino.

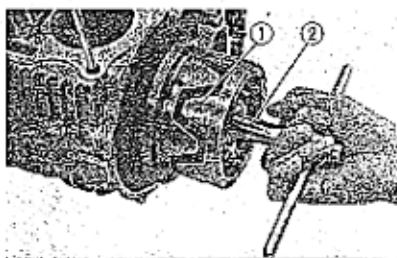


Fig. 3-139 ① Rotore del generatore.
② Estrattore del generatore.

5. Togliere la leva di comando del selettore, la piastrina laterale del selettore, il braccetto di fermo del tamburo selettore e la piastrina del preselettore.
6. Togliere il coperchio delle puntine, svitare il dado da 6 mm, e togliere la speciale rondella dell'alberino dell'anticipo.
7. Svitare le tre viti di montaggio del piatto delle puntine e togliere il piatto stesso.
8. Togliere il dispositivo dell'anticipo.
9. Togliere l'alberino dell'anticipo.
10. Togliere la frizione.

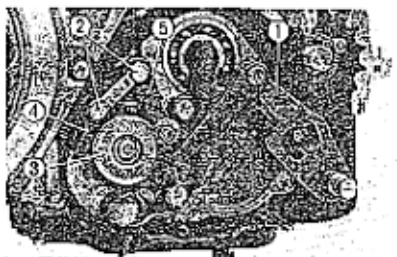


Fig. 3-140 ① Leva di comando del selettore.
② Bulloni da 6 mm.
③ Piastrina laterale del selettore.
④ Braccetto di fermo del tamburo selettore.
⑤ Piastrina del preselettore.

11. Togliere la bussola portacuscinetto dell'albero secondario del cambio.
12. Allentare i bulloni del carter superiore.
13. Svitare i bulloni del carter inferiore ed aprire i due carter.

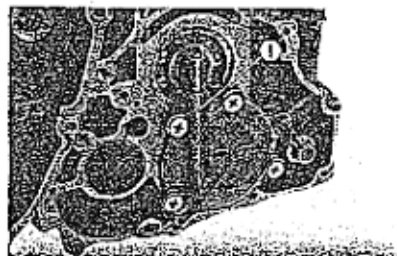


Fig. 3-141 ① Bussola portacuscinetto



14. Sollevare l'albero primario del cambio e sfilare la corona della trasmissione primaria, e quindi togliere l'albero con cuscinetti ed ingranaggi dal carter superiore.

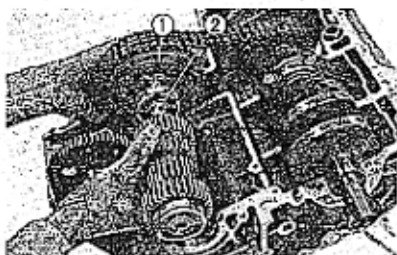


Fig. 3-142 ① Corona della trasmissione primaria.
② Albero primario del carter.

15. Togliere la guida dell'olio dell'alberino del pignone finale ed il complesso di tale alberino finale, dal carter superiore.

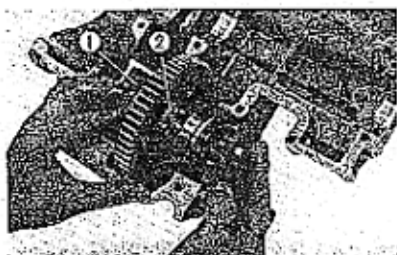


Fig. 3-143 ① Guida dell'olio.
② Complesso dell'alberino del pignone finale.

16. Estrarre il perno dalle forchette del cambio e togliere le forchette.
17. Svitare il bullone del fermo del folle, togliere il fermo e sfilare il tamburo selettore dal carter.



Fig. 3-144 ① Forchetta del cambio.
② Perno delle forchette.

Rimontaggio.

1. Montare il tamburo selettore ed installare il fermo del folle mediante un bullone. La posizione di folle del tamburo è in corrispondenza del punto più profondo.
2. Le forchette del cambio recano stampigliate le lettere "R", "C" e "L" su di un fianco. Montare le forchette come indicato in figura 3-145. Le forchette con le lettere "R" e "L" agiscono sull'albero secondario e quindi le dita di tali forchette vanno a collocarsi nei solchi degli ingranaggi scorrevoli C4 e C5. La forchetta con stampigliata la "C" agisce sull'ingranaggio scorrevole M-2/3, situato sull'albero primario. La spina di guida piazzata nella parte posteriore di ciascuna forchetta va inserita nel solco del tamburo selettore. La lettera "R" indica la forchetta di destra, "C" quella di centro e "L" quella di sinistra, ove sinistra è ovviamente il lato del generatore.

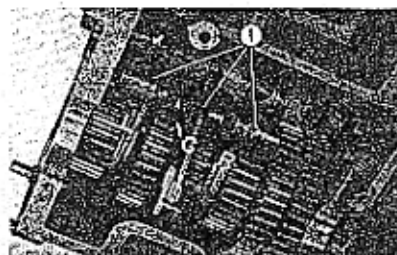


Fig. 3-145 ① Forchette del cambio.

6. TRASMISSIONE.

Rimontaggio.

1. Montare il cuscinetto dell'albero secondario nel carter inferiore mediante l'apposito attrezzo (nr 07048-30020).

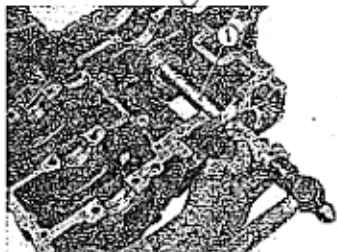


Fig. 3-146 ① Attrezzo per il montaggio del cuscinetto.

2. Montare il complesso degli ingraggi dell'albero secondario nel carter, tuttavia l'ingranaggio C-5 deve essere lasciato fuori e montato successivamente dall'esterno del carter.

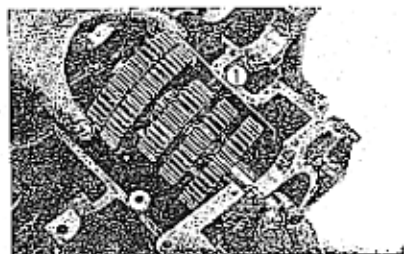


Fig. 3-147 ① Complesso degli ingranaggi dell'albero secondario.

7. TRASMISSIONE PRIMARIA.

Verifica.

1. Controllo della catena primaria.
Il controllo dell'allungamento della catena primaria può essere effettuato senza smontare il motore.
 - a. Togliere il tappo di svuotamento e scaricare l'olio dal carter.
 - b. Togliere i dieci bulloncini di fissaggio e togliere la coppetta dell'olio.
 - c. Misurare mediante un calibro, la distanza tra il piano del braccetto del tendicatena e la superficie di attacco della coppetta dell'olio. Se tale distanza è superiore a 70 mm., la catena deve essere sostituita.

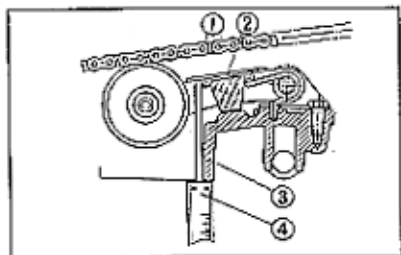


Fig. 3-148 ① Catena primaria. ② Tendicatena. ③ Carter inferiore. ④ Calibro.

8. TENDICATENA.

Rimontaggio.

1. Fare passare la catena attraverso il rullo del tendicatena, quindi montare il tendicatena sul carter superiore, avendo cura di inserire i due blocchetti di gomma di montaggio.

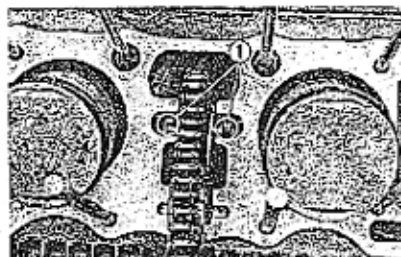


Fig. 3-149 ① Blocchetti di gomma.

9. ALBERO MOTORE E BIELLA.

Verifica.

1. Misura della curvatura dell'albero. Poggiare entrambe le estremità dell'albero su due blocchi a V, e controllare il disallineamento del perno centrale facendo ruotare l'albero ed effettuando la lettura su di un comparatore. La curvatura effettiva dell'albero è 1/2 della misura che si legge sul comparatore. Se la curvatura è maggiore di 0,05 l'albero deve essere raddrizzato per mezzo di una pressa.

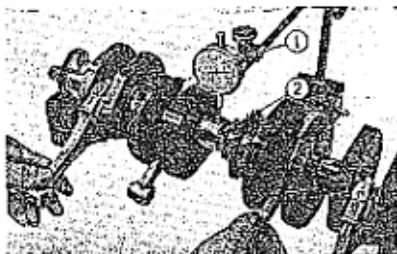


Fig. 3-150 ① Comparatore.
② Albero motore.

2. Misura dell'usura dei perni dell'albero.

- a. Togliere l'albero e pulirne i perni.
- b. Tagliare un pezzo di filo plastigage lungo quanto il perno che va misurato. Poggiare il filo sul perno, lontano dal foro di passaggio dell'olio.
- c. Rimontare albero e carter inferiore e serrare i bulloni di montaggio. Quindi smontare il carter inferiore e misurare l'appiattimento subito dal filo plastigage mediante l'apposita scala (fornita assieme al filo). Misurare il filo nel suo punto più largo e notare anche la differenza in larghezza tra le due estremità. Se il giuoco risulta superiore a 0,08 mm. il cuscinetto va sostituito. Il giuoco standard deve essere 0,02-0,046 mm.

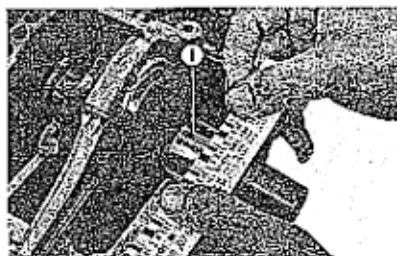


Fig. 3-151 ① Plastigage.

Nota:

1. Non muovere l'albero mentre si effettua questa misura.
2. Si sostituiscono sempre le due metà del cuscinetto assieme.
- d. I cuscinetti vanno prescelti nella maniera seguente. Nella parte anteriore del carter superiore ci sono delle lettere; esse indicano le dimensioni dei cinque supporti di banco. Ci sono inoltre delle lettere stampigliate sul fianco della spalla centrale dell'albero motore. Tali lettere indicano il diametro di ciascuno dei cinque perni di banco, cominciando da sinistra (lato generatore). Quando si cambia un cuscinetto, controllarne le dimensioni (cioè lo spessore) e sostituirlo con uno che abbia le stesse dimensioni. Lo spessore del cuscinetto viene identificato da un po' di colore applicato su di un fianco del cuscinetto stesso. Riferirsi alla tabella seguente.

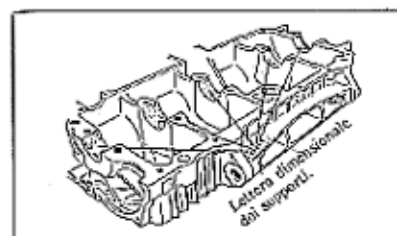


Fig. 3-152

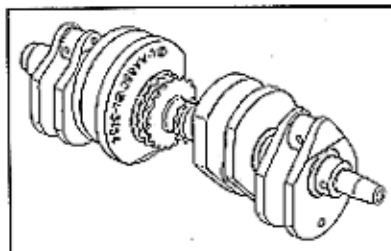


Fig. 3-153



TABELLA DI SELEZIONE DEI CUSCINETTI DI BANCO.

Stampigliatura	Carter			Albero motore			Cuscinetto			
	A	B	C	A	B	C	Nero	Marrone	Verde	Giallo
Dimensione	39.000 39.000	39.008 39.016	39.018 39.024	36.000 35.995	35.995 35.990	35.990 35.985	15.002 14.998	14.998 14.994	14.994 14.990	14.990 14.986
Gioco (μ)										
20-41		A			A			Giallo	(13318-300-013)	
22-43		A			C			Verde	(13317-300-013)	
25-46		A			B			Giallo	(13318-300-013)	
20-41		B			A			Verde	(13317-300-013)	
22-43		B			B			Verde	(13317-300-013)	
25-46		B			C			Marrone	(13316-300-013)	
20-41		C			A			Marrone	(13316-300-013)	
22-43		C			B			Marrone	(13316-300-013)	
25-46		C			C			Nero	(13315-300-013)	

- e. Controllare che i perni non siano danneggiati o usurati in modo non uniforme. Se un perno è ovalizzato o conico in misura superiore a 0,05 mm, l'albero motore va sostituito con uno nuovo.
- f. Quando si sostituisce un albero motore, scegliere i cuscinetti appropriati mediante la tabella di selezione.
- g. Quando il cuscinetto è montato nel proprio supporto, la parte superiore del cuscinetto non deve estendersi oltre la superficie di unione dei carter di più di 0,068-0,098 mm.

Attenzione:

Il guscio dei cuscinetti è molto sottile, e quindi occorre avere cura di non danneggiarlo durante il montaggio. Un cuscinetto con graffiature profonde, o con un cattivo accoppiamento, o che presenti un oggetto estraneo impiantato nel cuscinetto stesso, va sostituito con uno nuovo. Inoltre non bisogna mai tentare di effettuare le riparazioni seguenti:

- Registrazione un cuscinetto con rasamenti.
- Riparlo con un raschietto.
- Controllarne il contatto con coloranti (Blu di prussia etc).
- Correggere il gioco limando la biella o il cappello di biella.
- Correggere il cuscinetto con tela smeriglio.

4. Misura dei cuscinetti di biella.

(Metodo mediante micrometro e alesometro.)

- Misurare accuratamente il diametro del perno di biella con micrometro. Misurare orizzontalmente verticalmente, alle due estremità e al centro.
- Montare il cuscinetto della biella, e serrare i dadi della biella al valore prescritto, 2 Kg/m. e misurare diametro interno del cuscinetto, parallelamente all'asse della biella, alle due estremità e al centro.

(Metodo mediante plastigage.)

- Togliere il cappello di biella e pulire bene cuscinetto e perno.
- Tagliare un pezzo di filo plastigage lungo quanto il perno e collocarlo sul perno, lontano dal foro di passaggio olio.
- Montare la biella sull'albero motore e serrare i dadi della testa di biella al valore prescritto di 2 Kg/m.



- d. Smontare il cuscinetto di biella e misurare l'appiattimento subito del filo plastigage, mediante confronto con la scala fornita assieme al filo. Viene considerato come valido il valore fornito dalla media tra la lettura più alta e quella più bassa. Il gioco standard è 0,02-0,046 mm. Se il gioco è inferiore a 0,05 mm., il cuscinetto va sostituito con uno nuovo. Ci sono quattro numeri stampigliati sul fianco della spalla interna dell'albero motore; essi indicano, a partire da sinistra, il diametro di ciascuno dei quattro perni di biella.

Il numero stampigliato su di un fianco della testa di ciascuna biella, indica il diametro interno della testa di biella. Scegliere il cuscinetto del giusto spessore mediante la tabella seguente. I cuscinetti sono identificati da una macchina di colore su di un fianco.



Fig. 3-154 (C) Plastigage.



Fig. 3-155

TABELLA PER LA SCELTA DEI CUSCINETTI DI BIELLA.

Stampigliatura	Biacca			Perno			Cuscinetto			
	1	2	3	1	2	3	Nero	Marrone	Verde	Giallo
Diametro	39,000 39,003	39,003 39,016	39,016 39,024	39,000 39,003	39,003 39,010	39,010 39,063	13,002 13,048	13,995 14,504	14,994 14,990	14,990 14,986
Gioco (μ)										
20-41		1			5			Giallo	(13218-300-013)	
22-43		1			5			Verde	(13217-300-013)	
25-46		1			4			Giallo	(13218-300-013)	
20-41		2			3			Verde	(13217-300-013)	
22-43		2			4			Verde	(13217-300-013)	
25-46		2			5			Marrone	(13216-300-013)	
20-41		3			3			Marrone	(13216-300-013)	
22-43		3			4			Marrone	(13216-300-013)	
25-46		3			6			Nero	(13215-300-013)	

10. CARTER.

Rimontaggio.

Installare le due bocchette di centraggio, il collarino di passaggio olio ed il gommino nel carter superiore ed applicare uno strato uniforme di ermetico sulla superficie di unione dei carter. Poggiare con cautela il carter inferiore su quello superiore, ed installare i bulloni di unione, quindi serrarli nell'ordine in Fig. 3-156, a una coppia di 2,3-2,5 Kgm. (bulloni da 8 mm.) e quindi serrare i bulloni da 6 mm.

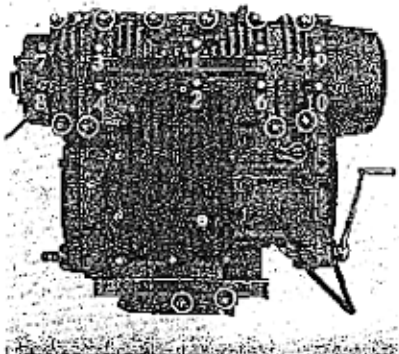


Fig. 3-156 Ordine di serraggio.

11. CARBURATORE.

I quattro carburatori del tipo a saracinesca sono montati sulla testata mediante una piastra di fissaggio. La leva dello starter agisce contemporaneamente su tutte e quattro le valvole dello starter. Per semplificare la regolazione del minimo e la sincronizzazione dei carburatori, i comandi del gas dei quattro carburatori, sono collegati in modo da essere azionati da una sola leva.

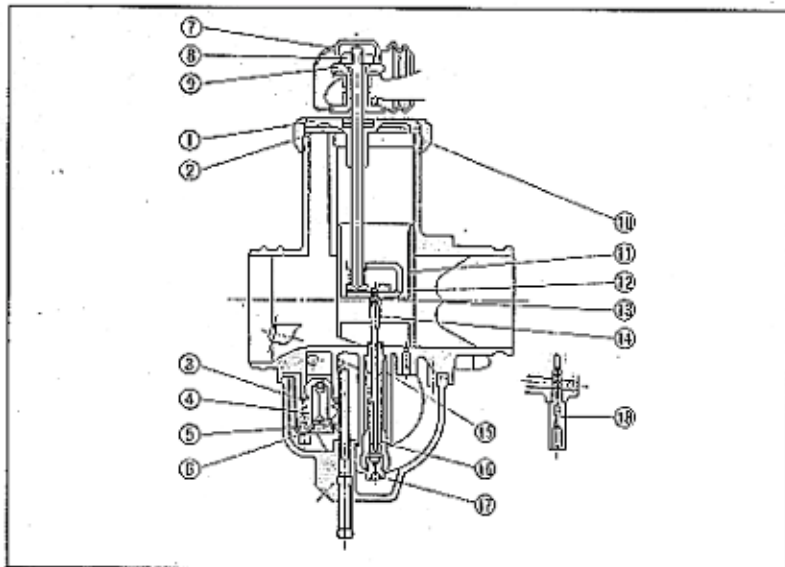


Fig. 3-157

- | | |
|--|---|
| ① Cappellotto. | ⑩ Ghiera del cappellotto. |
| ② Rondella del cappellotto. | ⑪ Valvola del gas. |
| ③ Rondella plana. | ⑫ Piastrina di fissaggio dello spillo conico. |
| ④ Sede valvola a spillo. | ⑬ Molla. |
| ⑤ Perno del braccio portagalleggiante. | ⑭ Spillo conico. |
| ⑥ Galleggiante. | ⑮ Ugello polverizzatore. |
| ⑦ Guaina di gomma. | ⑯ Polverizzatore. |
| ⑧ Controdado. | ⑰ Getto del massimo. |
| ⑨ Vite di regimto. | ⑱ Getto del minimo. |

Smontaggio.

1. Ruotare il rubinetto del serbatoio nella posizione "STOP", staccare dal rubinetto i cavetti della benzina, sollevare la sella e sganciare la fascetta di gomma che fissa la parte posteriore del serbatoio. Togliere il serbatoio.

Fig. 3-158 ① Cavetto del gas.
② Controdadi.



2. Staccare i cavetti del gas dalla leva di attacco, allentare le fascette di collegamento del filtro aria, e le fascette di fissaggio dei carburatori. Togliere i carburatori tutti insieme.



Fig. 3-159 ① Fascetta del filtro aria.
② Fascetta di fissaggio dei carburatori.

3. Svitare 2 viti da 6 mm. e smontare i carburatori dalla piastra di fissaggio. Staccare le astine di comando dello starter e separare i carburatori.

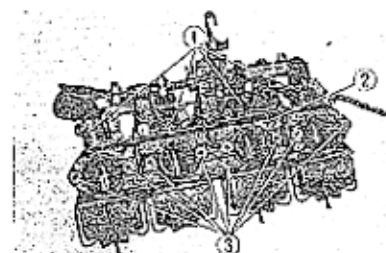


Fig. 3-160 ① Carburatori. ② Viti.
③ Piastra di fissaggio.

4. Per togliere lo spillo conico dalla valvola del gas, togliere la piastrina di fissaggio spillo.

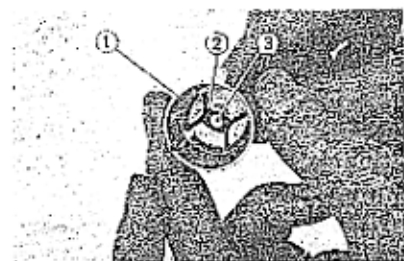


Fig. 3-161 ① Valvola del gas. ② Spillo conico.
③ Piastrina di fissaggio dello spillo.

5. Togliere la molletta che fissa la vaschetta e rimuovere con un piccolo cacciavite:

- Getto del minimo.
- Getto del massimo.
- Pulverizzatore.
- Galleggiante.
- Gruppo valvolina spillo.



Fig. 3-162 ① Galleggiante.
② Gruppo valvolina a spillo.
③ Getto del massimo.
④ Getto del minimo.

Controllo.**1. Verifica del livello del galleggiante.**

Togliere la vaschetta e collocare il galleggiante come in fig. 3-163 in modo che la linguetta che comanda la chiusura della valvolina a spillo sfiori appena la valvolina stessa, ed in tale posizione verificare mediante l'apposita mascherina di misura, la posizione del galleggiante. La mascherina deve essere a 90° con la flangia di appoggio della vaschetta.

La posizione standard è quella nella quale il galleggiante sfiora appena la mascherina. Se c'è troppa distanza o se il galleggiante entra in contatto con la mascherina di livello, occorre procedere ad una registrazione. L'altezza della base del galleggiante dal corpo del carburatore (flangia di attacco della vaschetta), che deve essere di 26 mm, può essere registrata piegando la linguetta di comando della valvolina a spillo, mediante un piccolo taccavite.

2. Spillo conico, valvolina a spillo.

Lo spillo conico si muove continuamente e, se esso è notevolmente usurato, deve essere sostituito. Inoltre, controllare l'usura della valvolina a spillo e della rispettiva sede e, se esse sono difettose, occorre procedere alla sostituzione. Se i getti sono sporchii o intasati, essi vanno puliti mediante soffiatura con aria compressa. Ricordarsi di serrare a dovere i getti.

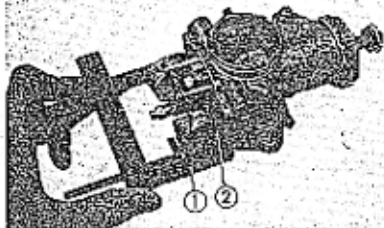


Fig. 3-163 ① galleggiante.
② mascherina di misura del livello.

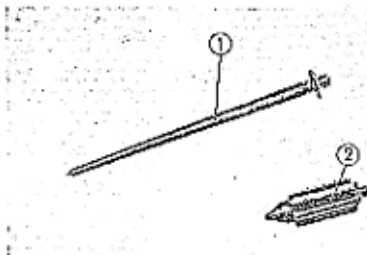


Fig. 3-164 ① Spillo conico.
② Valvolina a spillo.

IV TELAIO

* CB350 F

1. FRENO A DISCO ANTERIORE

Smontaggio.

Freno a disco anteriore.

1. Fare scolare il liquido dei freni.
2. Staccare il cavetto del liquido della pinza.
3. Togliere il parafrangente anteriore.
4. Allentare il bullone di registro ed il dado 8 mm. per togliere il gruppo della pinza.
5. Allentare i due bulloni di fissaggio della pinza in modo da separare le due parti della pinza, A e B.

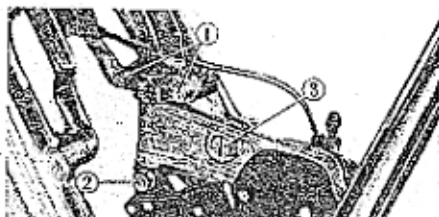


Fig. 4-1 ① Bulloni da 6 mm. ② Bullone di registro della pinza del freno.
③ Dado da 8 mm.



Fig. 4-2 ① Bulloni di fissaggio della pinza.

6. Togliere la caviglia per estrarre la pasticca B dalla pinza B.



Fig. 4-3 ① Pinza B.
② Pasticca B.
③ Caviglia.

7. Togliere la pasticca A dalla pinza A dando dei colpi sull'esterno della pinza.

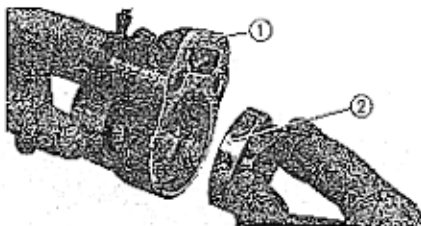
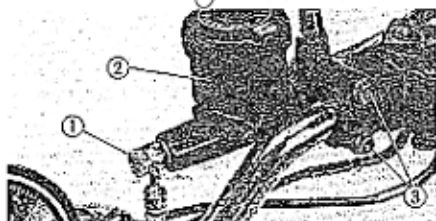


Fig. 4-4 ① Pinza A.
② Pasticca A.

Cilindro Principale.

1. Togliere il cilindro principale.

- 1) Togliere i bulloni del cilindro ed allentare il bullone dell'olio.
- 2) Allentare i bulloni esagonali in modo da togliere il supporto del cilindro principale.
- 3) Allentare il bullone che fissa da perno della leva del freno e togliere la leva.



① Bullone dell'olio.
② Cilindro principale.
③ Bulloni esagonali.

2. Togliere il parapolvere in gomma dal cilindro, facendo attenzione a non danneggiarlo. Togliere l'anello elastico mediante la apposita pinza (attrezzo nr 07073-32301).

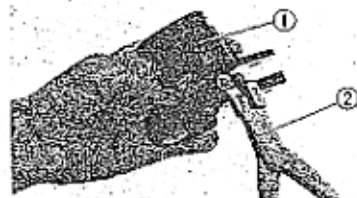


Fig. 4-5 ① Cilindro principale.
② Pinze per l'anello elastico (Seeger).

3. Togliere pistone, cappelletto, molla e valvola di controllo del cilindro principale.

Nota :

1. Applicare un getto di aria compressa di 2-3 kg/cm² all'attacco del cavetto del liquido dei freni, in modo da rimuovere il cappelletto.
2. Fare attenzione a non danneggiare la valvolina di controllo quando la si estrae.

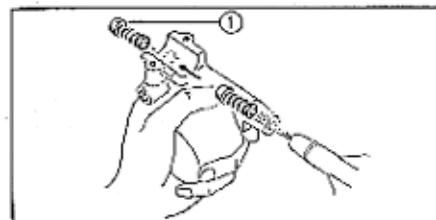


Fig. 4-7 ① Cappelletto.

Controllo.

1. Controllare le pastiglie A e B e verificare l'usura. Se le pastiglie sono consumate fino ad oltre il solco in cui è tracciata la linea rossa (linea del limite di usura), sostituire le pastiglie stesse.
2. Misurare il diametro interno del cilindro della pinza ed il diametro esterno del pistone di comando della pastiglia.
3. Misurare il diametro interno del cilindro principale ed il diametro esterno del pistoncino.

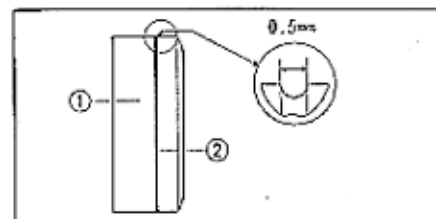


Fig. 4-8 ① Pastiglia.
② Solco con linea rossa.



Rimontaggio.

Gruppo Pinza.

1. Applicare uno strato di grasso speciale ai siliconi per pasticche, sulla superficie di scorrimento della pinza, quando si installano le pasticche A e B.

Nota:

1. Non applicare grasso sulla superficie di attrito delle pasticche!
2. Fare attenzione che non entri materiale estraneo nel gruppo pinza durante il rimontaggio.

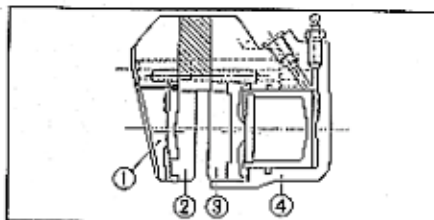


Fig. 4-9 ① Pinza B. ② Pasticca A.
③ Pasticca B. ④ Pinza A.

Cilindro principale.

1. Applicare uno strato di liquido per i freni sulla superficie interna del cilindro.
2. Installare la valvola di controllo assieme alla molla di ritorno nel cilindro.

Nota:

Controllare che la valvola sia installata a dovere nel cilindro.

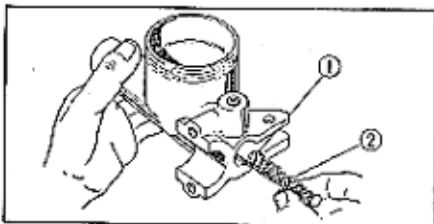


Fig. 4-10 ① Valvola di controllo.
② Molla di ritorno.

3. Applicare un sottile strato di liquido per i freni tutto attorno al cappellotto ed installarlo nel cilindro orientato nel modo giusto.

Nota:

1. Fare attenzione a non danneggiare il cappellotto durante l'installazione.
2. Assicurarsi di sostituire il cappellotto quando esso viene smontato.

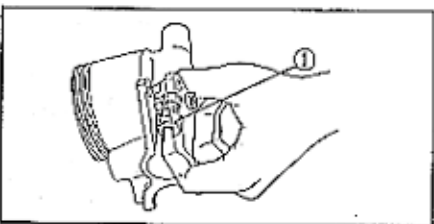


Fig. 4-11 ① Cappellotto.

4. Installare l'anello Secor da 18 mm. Controllare che l'anello sia collocato in modo giusto.
5. Effettuare lo spurgo dell'impianto frenante e riempire il serbatoio del cilindro principale con liquido per freni SAE Do T3.

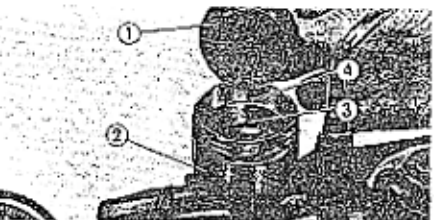


Fig. 4-12 ① Diaframma. ② Liquido dei freni.
③ Cilindro principale. ④ Linea di livello.