

Sostituzione dischi frizione

La sostituzione dei dischi guarniti della frizione della XT600 non è una operazione lunga e difficoltosa ma richiede un minimo di pazienza e uno spazio apposito ove potere smontare il veicolo e porre i pezzi ordinatamente: vediamo come operare.

Quando sostituire i dischi : i dischi originali della Yamaha XT600 costano circa 94 euro ma hanno una durata di circa 25.000 - 30.000 km e anche consumati sono in gradi di svolgere parzialmente il loro compito. I sintomi principali che portano a pensare a una sostituzione del pacco dei dischi guarniti a causa della loro usura sono fondamentalmente il movimento difficoltoso del selettore del cambio causa "indurimento" del comando , strappi durante la partenza e slittamento della frizione stessa durante le brusche accelerate (il motore sale di giri ma il veicolo non accelera proporzionalmente). In caso di dubbio è bene comunque smontare il tutto e verificare lo spessore dei dischi stessi, confrontando tale valore con quelli limite indicati dalla Yamaha. Bisogna ricordare che i dischi sono di due tipi : partendo dall'interno, il secondo e l'ultimo sono più grandi e hanno diametro interno maggiore, mentre i restanti 6 sono più piccoli (il numero totale di dischi è 8).



Attrezzatura : per tale operazione sono necessari una chiave a brugola da 5mm, una chiave da 13mm per le viti della frizione e attrezzi secondari quali pinze e cacciaviti in caso di necessità.

Come ricambi sono necessari la guarnizione del carter (15 euro), i dischi della frizione (in confezioni singole per un totale di 94,80 euro) e un litro di olio per eventuali rabbocchi.

Sconsiglio l'uso di ricambi non originali Yamaha: ho infatti montato una frizione EBC che sebbene sia di marca nota e sia stata montata correttamente, è durata solamente 8000km prima che 6 dischi su 8 arrivassero oltre il limite di usura.

Valori : disco nuovo tipo A (maggiore diametro interno;2 dischi) 3,00 +/- 0,10 mm (valore limite usura 2,80mm)

disco nuovo tipo B (minore diametro interno; 6 dischi) 2,89 +/- 0,08 mm (valore limite usura 2,60mm)

Ora veniamo alla procedura vera e propria : prima di tutto è necessario smontare paracoppa, riparo antiscottature sul collettore di scarico, fiancatina sinistra per accedere al serbatoio olio e infine il convogliatore destro sul serbatoio.

Punto 1) come prima operazione è necessario avvitare completamente il registro del cavo frizione sul comando del manubrio, dopo avere svitato il controdado, in modo che la leva sul carter sia non in tensione ; successivamente si deve smontare il cavo dell'alzavalvola. Per evitare la nuova messa in fase del meccanismo, invero laboriosa, è sufficiente con un calibro misurare la distanza precisa tra il controdado svitato completamente e il registro stesso. Ora è possibile sganciare il cavo alla base del carter , dopo avere rimosso il carterino e svitato il bullone da 10 millimetri che tiene il leveraggio ; ruotare il leveraggio verso l'esterno e estrarre la testa del filo e il filo stesso dal suo alloggiamento tirando il cavo verso l'alto aiutandosi se necessario spingendo la leva dell'alzavalvola sulla testata del motore. Rimuovere la pedivella di avviamento. Rimuovere la pedana destra e il relativo pedale del freno : per sconnettere il comando dalla pompa è sufficiente togliere una semplice coppiglia, il relativo perno e le molle di richiamo.

Punto 2) Usando una chiave a brugola rimuovere il coperchio del filtro olio e togliere il filtro stesso ; è bene porre sotto il motore un recipiente per raccogliere l'olio motore che andrà poi riutilizzato se ancora pulito. Svitare le viti a brugola che tengono il carter e porle su una maschera con la forma approssimata del carter precedentemente preparata per riconoscerne la posizione in fase di riassettaggio. Una volta rimosse le viti, aiutandosi con una mazzetta di plastica rimuovere delicatamente il carter muovendo verso l'esterno lo stesso e facendo attenzione a non perdere le due guarnizioni o-ring anulari dei passaggi olio. Raccogliere l'olio nell'apposito contenitore. Ora la frizione è a vista.



Punto 3) Rimuovere le cinque viti poco alla volta "a incrocio" e riporre le molle segnando il verso di montaggio ; rimuovere il coperchio (attenzione alla sfera presente nel foro ove è inserito il registro del coperchio stesso...è facile che inclinando la moto inavvertitamente cada o a causa dell'olio rimanga attaccata all'asta di comando) , i dischi uno alla volta riponendoli in modo ordinato e segnando la posizione sia di quelli guarniti sia di quelli in metallo e della molla "a cerchio" presente all'interno del secondo disco (di diametro maggiore). Misurare, se necessario, lo spessore dei dischi e verificare le tolleranze.

Punto 4) Prima di montare ogni singolo elemento, utilizzando un pennello, coprire con un velo di olio i nuovi dischi guarniti ; procedere al montaggio alternando quelli di attrito con quelli in metallo e ricordandosi di porre la molla "a cerchio" all'interno del secondo disco (il primo di diametro maggiore). Ricordarsi che i dischi di diametro maggiore devono essere posti al secondo e all'ultimo posto partendo dall'interno.

Punto 5) Rimontare il coperchio della frizione : i riferimenti su quest'ultimo e sulla gabbia della frizione devono coincidere in modo che il coperchio stesso arrivi a contatto con l'ultimo disco guarnito. Inserire le molle e avvitare le viti "a incrocio" gradualmente e rispettando la coppia prescritta (0,8 kgm). E' presente anche un altro tipo di registro a vite + controdado sul coperchio del pacco frizione che tuttavia è bene non toccare ; dovrebbe servire per recuperare maggiore gioco ma invero non ha effetto alcuno e si rischia di rovinare la vite di ritenuta stessa nel tentativo di regolazione, invero piuttosto laborioso e descritto sul manuale di officina in base a varie tacche di riferimento sulle leve.

Punto 6) Pulire i bordi del carter dai residui della vecchia guarnizione e dalle macchie di olio; eseguire la stessa operazione sul bordo del coperchio verificando la presenza degli o-ring anulari in corrispondenza dei passaggi olio (2, uno in alto a sinistra e uno in basso a destra del carter). Appoggiare la nuova guarnizione sul carter e rimontare delicatamente il coperchio del carter stesso; inserire le viti una alla volta e serrarle gradualmente operando in più passaggi senza esagerare e verificando che la guarnizione rimanga correttamente in sede. Rimontare, operando inversamente, il filtro olio, il cavo del decompressore (ricordarsi la misurazione con il calibro e riportare la misura esatta), la pedivella e la pedana del pilota ; riempire il circuito dell'olio e ricordarsi di fare lo spurgo del circuito stesso al primo avviamento del veicolo.

Punto 7) Regolare il cavo della frizione in modo che abbia 3-5 mm di gioco misurati alla base della leva; eventualmente ripetere l'operazione dopo una breve prova su strada. In caso di fondocorsa del registro sul comando al manubrio, è possibile recuperare gioco regolando l'altro registro posto sul carter sinistro alla base del cilindro operando nel seguente modo: avvitare completamente il primo registro (quello al manubrio) e recuperare parte della tensione, circa la metà, utilizzando il registro sul carter dotato di dado e controdado. Provare nuovamente a registrare il comando a leva.