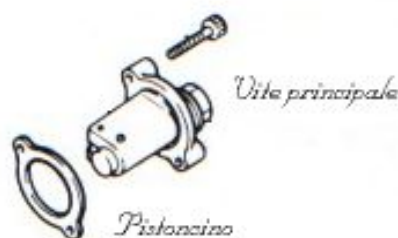


# Verifica tensione catena di distribuzione

La distribuzione della Yamaha XT600 è a cammes in testa con singolo albero e quattro valvole poste radialmente; il compito di trasmettere il moto ai componenti della distribuzione è affidata a una catena morse posta sul lato sinistro del motore e mantenuta in tensione da un tenditore automatico che è possibile notare nella parte posteriore sinistra del cilindro. Come tutti i componenti meccanici, anche la catena è sottoposta ad una certa usura che la porterà ad allungarsi oltre un certo limite ma verificare appunto la lunghezza del componente non è molto agevole in quanto tale misurazione richiederebbe lo smontaggio di numerosi componenti con dispendio di tempo (o manodopera del meccanico).



Per ovviare a questo problema è possibile verificare il corretto tensionamento della catena smontando semplicemente il tenditore automatico (in figura) e procedendo come segue.

**PUNTO 1)** Individuare il tenditore automatico posto in posizione posteriore sinistra del cilindro della XT600, proprio aldisotto dei carburatori, trattenuto in sede da due viti ad esagono incassato (brugola da 5 millimetri) e costituito da un pistoncino mantenuto a contatto con una "rotaia" di

tensionamento (vedi schemi) da una molla interna compressa dalla "Vite principale".

**PUNTO 2)** Come prima operazione allentare gradualmente la "Vite principale" utilizzando una chiave da 19 mm, ponendo particolare attenzione ad un suo eventuale repentino spostamento verso l'esterno una volta svitata completamente dovuto alla presenza della molla sottostante la vite stessa e destinata a mantenere in contatto rotaia e pistoncino. Una volta rimossa la vite principale, estrarre la molla dalla sede (in cui era inserita la vite) e porre il tutto su un panno asciutto e possibilmente in posizione "sicura". Rimuovere l'eventuale trafilemento leggero di lubrificante e passare al punto successivo.

**PUNTO 3)** Allentare e rimuovere le due viti ad esagono incassato, con la brugola da 5 millimetri, che fissano il tenditore automatico al cilindro e successivamente rimuovere il dispositivo con attenzione evitando urti o contatti del pistoncino con la sua sede per non danneggiarlo; ovviamente è un semplice consiglio per maneggiare il componente con cura e non per allarmare l'utente-meccanico occasionale. A seconda dei modelli e dell'anno di costruzione, la guarnizione visibile in figura può essere sostituita da un anello in gomma posto alla base del dispositivo; è bene verificare che tale elemento sia integro e non screpolato o danneggiato.

Punto 4) E' possibile notare che il pistoncino è vincolato al solo movimento verso l'esterno della sua sede da un dentino che ingrana su una dentatura rettilinea posta sulla parte superiore del pistoncino stesso; il movimento è quindi la forza esercitata sulla rotaia di tensionamento della catena morse e imposta dalla molla precedentemente estratta. Afferrare quindi il pistoncino (libero a causa della mancanza della molla estratta precedentemente) con le dita e esercitando una trazione estrarrlo contando gli scatti che compie durante la sua corsa, ovvero il numero di denti ancora non ingranati dal dentino, arrivando al finecorsa.

Attenzione: se il numero di scatti e quindi il numero di denti è inferiore a 6 la catena morse è eccessivamente lunga e quindi deve essere sostituita. Ovviamente nel caso in cui tale numero fosse superiore a 6 il componente rientra ancora nelle tolleranze e quindi *dovrebbe essere* ancora in grado di funzionare correttamente ; il condizionale è obbligatorio in quanto la procedura descritta fino ad ora è puramente indicativa ed empirica ma adottata da moltissimi meccanici professionisti e quindi abbastanza attendibile. In entrambe le situazioni è opportuno procedere al successivo rimontaggio del tenditore.

Punto 5) Riportare il pistoncino nella sua posizione di inizio corsa semplicemente sollevando delicatamente il dentino, trattenuto da una piccola molla nella posizione di ingranamento sulla dentiera, e spingendo il pistoncino stesso nella sua sede fino al suo completo inserimento. La posizione di tensionamento corretta verrà impressa allo stesso nel momento in cui riposizioneremo la molla di carico.

Punto 6) Riporre nella sua sede il tensionatore automatico dopo avere controllato l'integrità della guarnizione ( o dell'anello in gomma ) e avvitare le due viti ad esagono incassato che fissano lo stesso al cilindro della motocicletta; dopo avere serrato gradualmente le viti fino a raggiungere il valore di coppia di 10 Nm ( 1,0 Kgm) inserire la molla nella sede e spingerla con la vite principale fino ad avvitare parzialmente la stessa. Durante questa operazione ci si accorgerà che la molla avrà spinto il pistoncino portandolo a contatto con la rotaia di tensionamento e quindi riposizionandolo correttamente; serrare infine "la vite principale" con la chiave da 19 mm adottando una coppia di 20 Nm (2,0 Kgm).