

La Frizione

Inviato da Pippo60 - 22/03/2011 13:37

Quando la frizione slitta i segnali sono inequivocabili: il motore sale di giri ma la moto stenta ad acquistare velocità, con la frizione tirata e la marcia inserita la moto tende ad avanzare. Se il problema non si riesce a risolvere con una corretta regolazione del cavo o del registro frizione allora è necessario controllare i dischi frizione e le molle.

La procedura esposta in seguito è valida per tutte le moto che hanno la frizione a dischi multipli, situata sull'albero primario del cambio dietro il coperchio del carter destro (o sinistro). Non è valida per quelle moto che hanno la frizione a secco (alcune Bmw, Guzzi ecc).

Per prima cosa occorre scaricare l'olio dal motore, successivamente smontare le viti del carter, (usare attrezzi di buona fattura per evitare di rovinare la testa dei bulloni), a volte per smontare il carter si rende necessario smontare anche la leva del cambio o della messa in moto. Se la prima non crea problemi (segnarsi comunque la posizione di inserimento sul millerighe), la leva della messa in moto può creare qualche imbarazzo per via della molla di ritorno. Cercate di smontarla senza farla uscire dalla sede o se siete costretti, segnate e fotografate dove è agganciata

Smontato il carter si ha davanti il gruppo frizione, per raggiungere i dischi bisogna smontare uniformemente le viti che tengono le molle. Solitamente le viti sono a brugola o a taglio, ma può capitare che ci sia bisogno di un cacciavite particolare con intaglio centrale, in questo caso non resta che armarsi di lima e modificare un vecchio cacciavite per renderlo adatto allo scopo.

Tolte le molle ed il piatto di pressione si può facilmente accedere ai dischi conduttori (ricoperti di materiale tipo sughero) ed a quelli condotti (che sono invece lisci). Man mano che li togliete prendete nota della posizione, della presenza di spessori o ranelle, spesso non tutti i dischi sono uguali e ci si accorge di ciò solo dopo averli smontati

Si passa ora alla verifica dei dischi e delle molle. I dischi conduttori non devono essere ricoperti da uno strato carbonioso nero lucido, segno che la frizione si è surriscaldata bruciando l'olio vicino che si è depositato sul disco rendendolo inservibile, non devono presentare zone in cui manca il materiale di attrito che deve avere uno spessore minimo, se non sapete la misura tenete presente che solitamente i dischi nuovi presentano delle scanalature per permettere il passaggio dell'olio se i dischi sono consumati i canali possono scomparire totalmente.

Continuate controllando ad uno ad uno che i dischi non siano storti appoggiandoli ad un piano di riscontro (una semplice lastra di vetro va bene), controllate poi, sempre inserendoli uno alla volta, che scorrano bene nella campana frizione e se necessario sistemare le linguette squadrandole e togliendo la bava con l'aiuto di una lima.

Passate ora all'analisi dei dischi condotti che non devono presentare rigature, o colorazioni bluastre segno di surriscaldamento, controllate poi la planarità sul piano di riscontro

Controllate ora le molle che devono essere integre, verificate con un calibro che siano tutte della medesima lunghezza e confrontatela con quella del manuale d'uso e manutenzione, in caso di dubbio sostituitele senza indugio

Controllate ora la campana frizione che non deve avere giochi eccessivi scheggiature o segni di usura in corrispondenza dei punti dove lavorano i dischi.

Verificate anche l'astina di spinta (attenzione a volte è divisa in più parti con l'interposizione di una sferetta non perdetela). In caso di dubbi sostituite sempre con parti nuove. A questo punto rimontate il tutto (avete preso appunti vero) avendo cura di riavviare le viti che tengono le molle in maniera uniforme, incrociata. Sostituite la guarnizione del coperchio del carter motore, rimettete olio nuovo nel motore e provvedete ad una nuova regolazione della frizione.

=====

Re: La Frizione

Inviato da Americano - 09/04/2011 22:29

Anche questo topic è molto interessante e necessario per coloro che intendono riparare o restaurare per

conto proprio. Le descrizioni fatte sono valide anche per chi, come me, è appassionato di Lambrette e Vespe. Tutto ciò che è stato descritto vale anche per noi appassionati scooteristi vintage.

Se posso aggiungere, non comprate materiale scadente, ma cercate marche rinomate e se possibile non made in PRC o asia. Molti per risparmiare €5 hanno dovuto rismontare il tutto e mettere su ciò che avrebbero dovuto montare la prima volta. Occhio!

=====