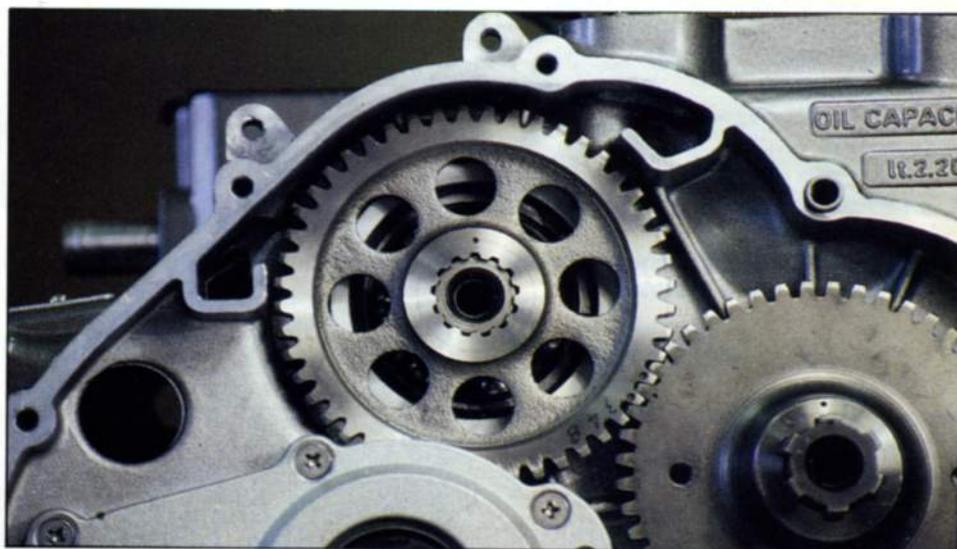


OSSERVAZIONI SUL RIMONTAGGIO

Dopo avere sottoposto tutti i componenti ai necessari controlli visivi, dimensionali e geometrici ed avere provveduto alla sostituzione di quelli eventualmente usurati o danneggiati, si può procedere al rimontaggio del propulsore effettuando, in ordine inverso, le stesse operazioni già descritte per lo smontaggio. Per quanto riguarda i limiti di usura, il massimo gioco ammesso tra pistone e canna del cilindro è 0,10 mm., lo spessore minimo dei dischi guarniti della frizione 2,7 mm e il massimo gioco dei cuscinetti di banco e di biella 0,08 mm. L'albero a gomiti non è rettificabile e se i perni risultano eccessivamente usurati o se presentano danneggiamenti occorre sostituirlo. I segmenti del pistone sono dotati di un verso di montaggio (la scritta «TOP» va rivolta verso l'alto). Qualora si renda necessaria la spianatura della testata, tenere presente che dalla superficie di base possono venire asportati non più di 0,2 mm di materiale. La bussola del piede di biella può essere sostituita in quanto disponibile al ricambio (attenzione a disporre correttamente il foro per il passaggio dell'olio).

In fase di rimontaggio occorre ricordarsi che tra la testata e il coperchio non vi è alcuna guarnizione (cospargere le superfici di tenuta con un velo di Loctite 574). Anche tra i due semicarter non vi è una guarnizione e si deve impiegare il medesimo composto di tenuta. Dopo avere installato la guarnizione della testata sul cilindro occorre mettere al loro posto i quattro elementi in gomma antivibrazioni. Il gioco assiale della biella, al montaggio, deve essere compreso tra 0,15 e 0,25 mm e quello dell'albero a gomito tra 0,05 e 0,25 mm. Allorché si procede al rimontaggio, è necessario sostituire tutte le guarnizioni, i paraoli e gli anelli di tenuta, come pure gli anelli di ritegno dello spinotto anche se si tratta di componenti apparentemente in perfetto stato. Lubrificare tutti gli organi mobili prima di procedere alla loro installazione (l'unica eccezione è costituita dalla cinghia dentata che non deve contatto con olio, benzina, solventi, grasso). Le rondelle elastiche poste sotto le teste di numerose viti devono essere installate con la parte bombata rivolta verso l'esterno. Le viti che fissano il gruppo della ruota libera, il rotore del generatore, il mozzo della frizione, l'ingranaggio dell'e-

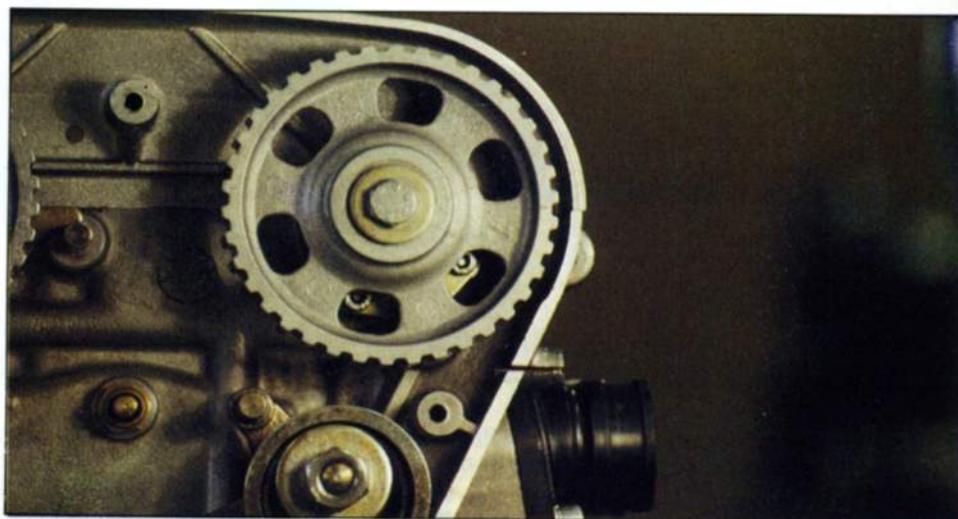


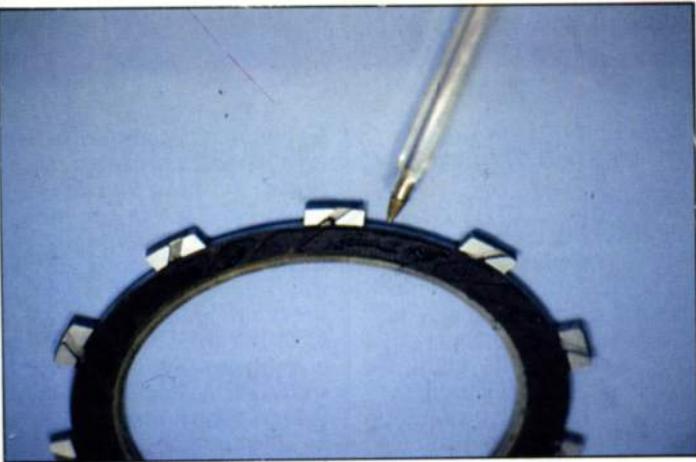
Per mettere in fase l'albero ausiliario di equilibratura i segni di riferimento esistenti sugli ingranaggi devono essere correttamente allineati.



◀ Sul piatto spingidisco della frizione vi è stampigliata una freccia che deve essere allineata con...

...il segno di riferimento praticato sul mozzo (chiaramente visibile in questa foto). ▼

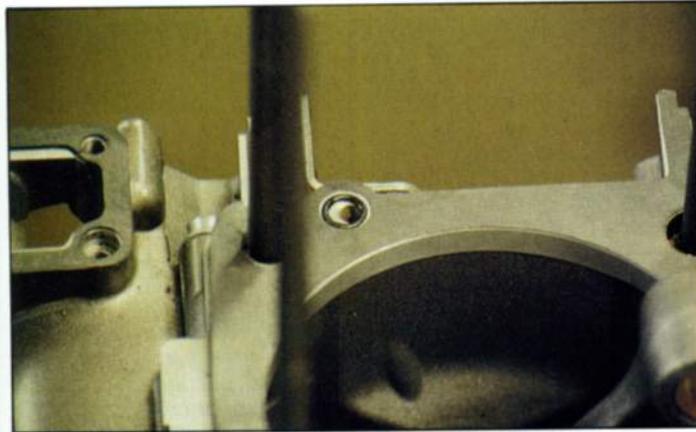




Se su dischi guarniti vi è una freccia, ci si deve ricordare di orientarla nella direzione nella quale ruota il gruppo frizione, in fase di montaggio.



Controllare con il cambio in terza o in quarta velocità che la leva di comando del tamburo selettore possa compiere una eguale corsa nei due sensi (rispetto alla posizione di riposo) prima di entrare in contatto con le spine di trascinamento del tamburo stesso. Eventuali regolazioni si effettuano agendo sull'apposita vite di registro dotata di un controdado.



Prima di procedere alla installazione del cilindro occorre mettere attorno alla canalizzazione di passaggio dell'olio il piccolo anello di tenuta in gomma sintetica.



Su ciascun prigioniero va inserito, dopo avere installato il cilindro e la guarnizione della testata, un elemento antivibrazioni in gomma.



Per mettere in fase la distribuzione occorre portare il pistone al PMS (segno fisso di riferimento allineato con il segno praticato sul rotore del generatore) e disporre gli alberi a camme in modo da portare la tacca praticata su ciascuna puleggia ad allinearsi con il piano di separazione testa/coperchio (fare attenzione a non mandare le valvole ad urtare contro il pistone mentre si procede alla messa in fase!). Una volta installata la cinghia dentata sulle pulegge il rullo tenditore le impartirà automaticamente la corretta tensione grazie alla apposita molla tarata. Serrare poi il dado del rullo a $28 \div 30$ Nm.

quilibratore dinamico e quello dell'albero a gomiti vanno serrate tutte a 40 Nm (lubrificare con olio la filettatura e le rondelle). A questa stessa coppia va stretta la vite del pignone della trasmissione finale (la cui filettatura va cosparsa con frenafreccia Loctite). I dadi della testa vanno stretti a $32 \div 35$ Nm e le viti che fissano le pulegge dentate agli alberi a camme (cospargere le filettature di queste ultime con olio) a 30 Nm. Infine i bulloni di biella devono venire serrati a $28 \div 32$ Nm (ricordarsi anche in questo caso di lubrificare con olio le

filettature). Il gioco delle valvole va regolato per tutte le versioni di questo motore a 0,05 mm alla aspirazione e a 0,10 mm allo scarico (a freddo). La candela prescritta è una Champion A 5 YC (o equivalente), con distanza tra gli elettrodi regolata a $0,6 \div 0,7$ mm. Il traferro (distanza tra l'appendice laterale del rotore ed il captatore della accensione) deve essere compreso tra 0,40 e 0,50 mm. Per quanto riguarda infine le tarature dei carburatori, variano logicamente e in maniera considerevole da versione a versione. Per il

Saturno 500, che è alimentato da un unico Dell'Orto PHM 40 VS, viene impiegata la seguente regolazione: getto principale 138, getto del minimo 53, getto avviamento 40, spillo conico K 4 (fissato alla seconda tacca), polverizzatore AB 265. Il modello XRT 600 è alimentato da due Dell'Orto PHBH 30 (QD e QS) e la taratura è la seguente: getto principale 108, getto del minimo 46, getto avviamento (impiegato solo sul QS) 40, spillo conico X 54 (fissato alla seconda tacca), polverizzatore 260 DZ.