

Piccole indicazioni per la pulizia della catena del TDM 850

di Enea Ferriani 23/04/03

Innanzitutto è necessario specificare che la pulizia della catena è da farsi **DOPO** il lavaggio della moto e **NON PRIMA**.

Come regola generale è sempre meglio non usare pulivapor o attrezzi ad alta pressione direttamente sulla catena. Non osservare questa regola può sicuramente compromettere la vita della catena il quando le alte temperature possono CUOCERE gli OR all'interno delle maglie della catena e le alte pressioni possono pulire dal grasso le intercapedini delle maglie della catena. Quest'ultimo caso è recuperabile con un buon, anzi un ottimo, ingrassaggio che con catena montata penso sia abbastanza difficile.

Assicurarsi di avere:

- Cavalletto posteriore;
- Un cartone lungo almeno u metro ed un vassoio da mettere sotto la zona da trattare;
- Compressore;
- Gasolio e pennello puliti;
- Stracci, meglio se no lasciano pilucchi;
- Frenafilietti Loctite 243 (azzurro) e non bloccafilietti (verde). Non è strettamente indispensabile ma è meglio averlo;
- Guanti in lattice;
- Grasso per catene;
- Chiave esagonale aperta 10mm;
- Chiave esagonale a tubo 8 mm;
- chiave esagonale a tubo 10 mm;
- Cacciavite a croce Ph2;

Stendere il cartone in terra a posizionavi sopra la moto sul cavalletto in modo da avere la ruota posteriore libera. Se avete il garage con il pavimento in cemento, come nel mio caso, vi consiglio vivamente di usare il cartone altrimenti il gasolio che va in terra rimane nel cemento e non lo tirate via neanche a piangere.



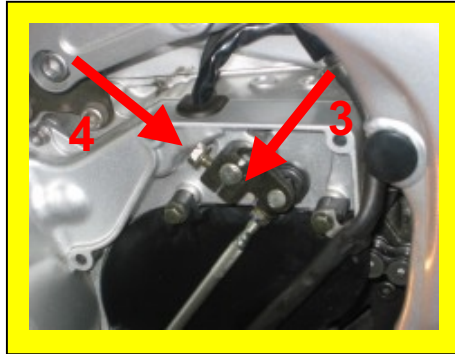
Con la chiave di 8 svitare le 5 viti testa esagonale flangiata. Ricordatevi che la prima in basso (1) è più corta delle altre (2) e una volta completato il lavoro, li deve tornare.



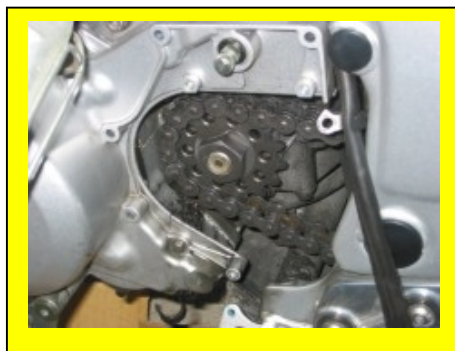
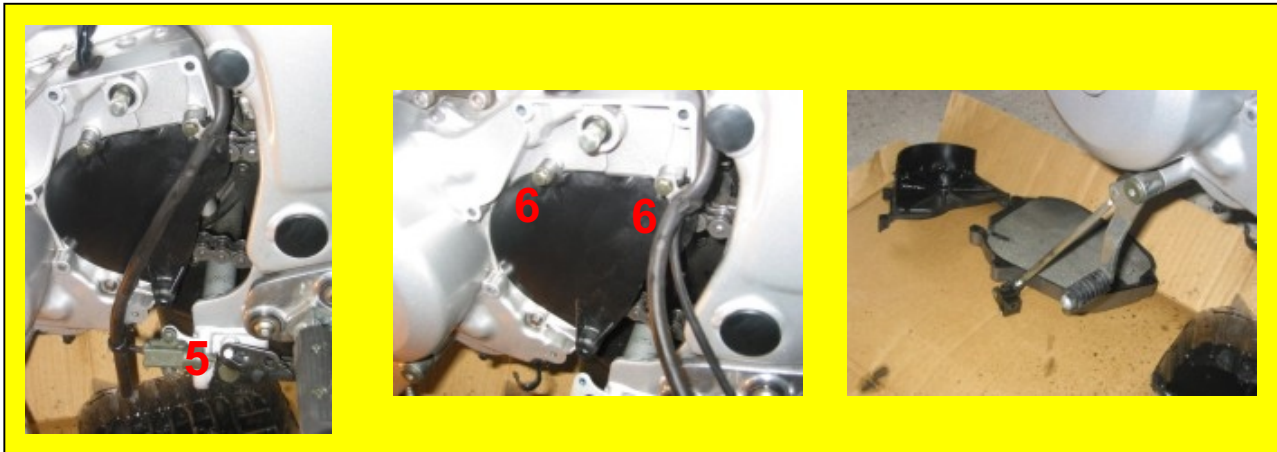
Una volta rimosso il primo carter vi troverete in vista il rinvio della leva del cambio, un tubo ed il cavo dell'interruttore del cavalletto.

Segnatevi con un pennarello (3) la fase tra il morsetto del rinvio e il pignone del cambio che esce dal motore, quindi svitare completamente la vite che li blocca (4).

Ruotate di 270° in senso orario il rinvio della leva del cambio in modo che non vi dia fastidio nelle fasi successive.



Svitate le 2 viti (5) che fissano l'interruttore del cavalletto, spostate il relativo cavo e il tubo e a questo punto siete pronti per togliere il secondo carter, quello che copre il pignone della catena. Questo è fissato con 2 viti (6), in alto, testa esagonale da svitare con la chiave a tubo di 8 mm.



Ora avete bene in vista il pignone della catena pronto per essere pulito.

Volendo essere pignoli, e visto che ci siamo presi tutto il tempo necessario per fare le cose fatte bene, vi consiglio di smontare anche il carter ruota/catena in modo da poter pulire per bene anche la forcella nascosta ed il pattino di plastica della catena. In questo modo si può pulire meglio anche la corona sul mozzo della ruota posteriore.

Svitare le 4 viti che fissano i 2 carter alla forcella:

per prima svitare la vite che si trova subito davanti alla pedana sinistra del passeggero, è un po' nascosta dal supporto della pedana stessa;

adesso svitare la vite vicina alla corona della ruota posteriore. Queste 2 viti sono le più corte delle 4;

per finire svitare le due viti che tengono il passante per il tubo del freno posteriore, sull'altro lato della moto, e discostatelo;

sfilate orizzontalmente di un paio di centimetri il carter della catena e ruotate contemporaneamente i due carter seguendo il profilo della ruota;

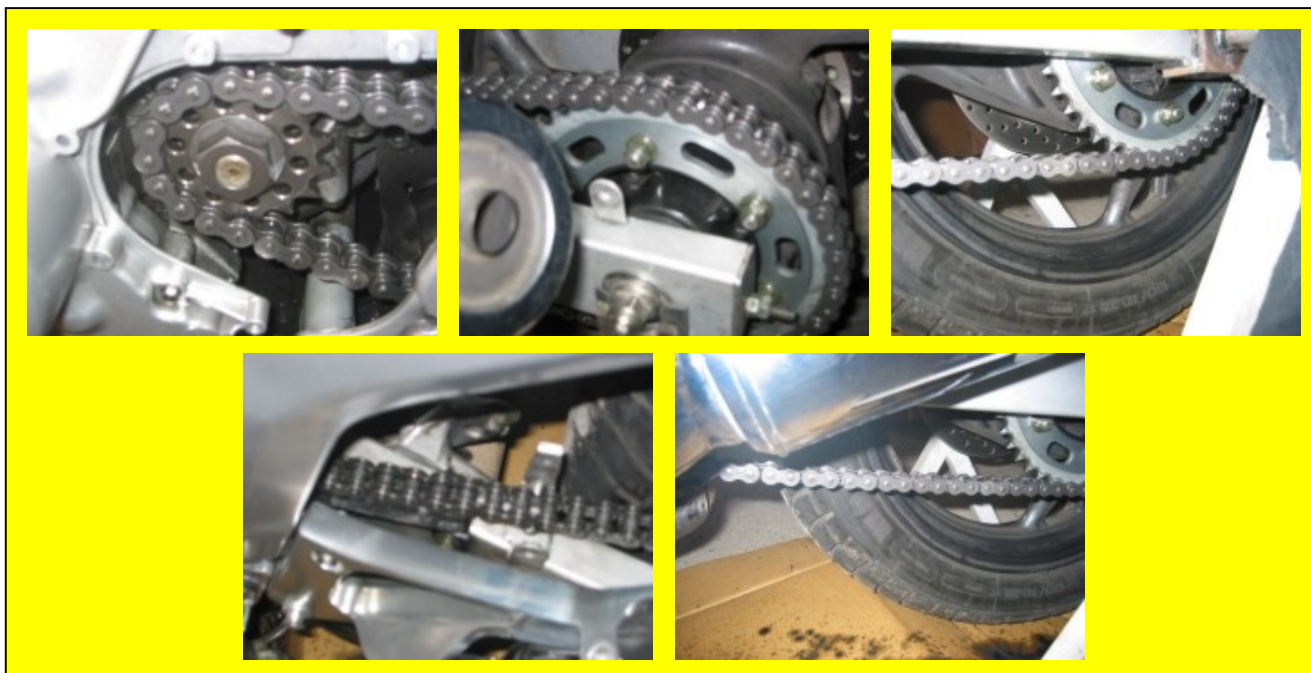
a carter smontati notate che in quello della catena c'è una sede che va a prendere su una staffa saldata alla parte interna delle forcella. Tenetevi in mente questo fatto per il montaggio a giochi fatti.



Muniti di pennello, nafta, guanti e santa pazienza, pulite per bene tutto il vano del pignone, anche la zona più interna vicino alla marmitta ed al fissaggio della forcella.

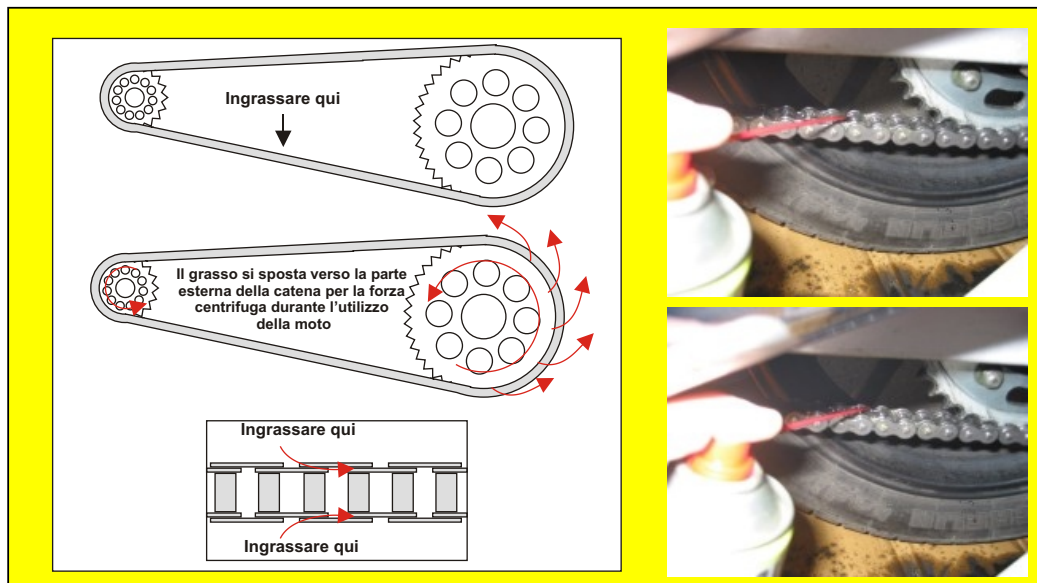
Se volete si può utilizzare la pistola per lavaggio motori, quella con la boccia rossa, attaccata al compressore e lavare il tutto col la nafta spruzzata a pressione. È sempre meglio alla fine, dopo aver spazzato il più possibile con uno straccio, dare una bella soffiata con l'aria in modo da togliere la nafta dalle fessure e dai buchi nascosti.

Cercate di evitare che la nafta finisca sulle gomme e sui freni!!



Non ci resta che pulire il carter piccolo che sarà sicuramente sporco di grasso, sempre con la nafta.

A questo punto, dopo aver sgrassato ed asciugato, ingrassare la catena con il grasso che avete. Quando ingrassate la catena fatelo sempre dalla parte interna dell'anello, tanto la forza centrifuga tende a spingere il grasso verso l'esterno ed a lubrificare il resto, poi fatelo con una certa cura in quanto il grasso deve essere messo in 2 tempi, lungo I 2 bordi della catena.



Alla fine non ci resta che chiudere il tutto in ordine inverso rispetto a quello fatto fin-ora:

montare i carter catena/ruota facendo attenzione ad incastrare bene quello della catena nell'apposito supporto (vedi a fianco). Le 2 viti di sinistra DEVONO essere le più corte;

chiudere il carter piccolo con le sole 2 viti in alto, poi fissare tubo, cavo e interruttore del cavalletto. Fissare poi l'asta del rinvio della leva del carter facendo coincidere il punto sul pignone con quello che avete fatto sul morsetto, in modo da ritrovare l'esatta posizione del pedale;

chiudere il secondo carter ricordandovi che la vite più bassa è quella più corta; mettete in moto stando sul cavalletto e fate girare un po' la ruota in modo che il grasso si distribuisca evitando così di raccogliere polvere dalla strada (non esagerate con i giri); tirate giù la moto dal cavalletto.

Per riavvitare le viti io vi consiglio da dare appena una goccia di frenafletti in modo da essere sicuri che non si svitino, i giapponesi lo fanno nei loro prodotti.



Ora siete pronti per nuove avventure, ma non dimenticate di ripetere l'operazione ogni 1000/1200 Km circa se girate con l'asciutto, dategli una ingrassata invece ogni volta che vi è capitato di girare in mezzo all'acqua, ricordatevi che il grasso fa la differenza per cui un buon grasso che rimane attaccato preserva la catena dall'acqua. Io personalmente il DID non l'ho mai provato però molti lo consigliano. Fate voi.

Spero che I miei consigli Vi siano stati d'aiuto e che tutto sia stato chiaro.
Saluti e Lamps

Enea Ferriani
TDM 850 2002 Black BF92669
3385883490
e.ferriani@libero.it
Crevalcore (BO)
Motocinghiale