#### **RIMONTIAMO INSIEME UN MOTORE AMF HARLEY DAVIDSON 350SS-SX**

#### Ciao

Questa sequenza di foto e descrizione vogliono essere un utile strumento per coloro che vogliono rimontare un motore 350SS-SX.

Alcune operazioni necessitano d'utensili, come per esempio d'estrattori, che saranno mostrati con tanto di disegni e misure per autocostruirli.

Scorrendo questa descrizione al contrario, chiaramente, si può eseguire lo smontaggio con l'ausilio degli strumenti auto-costruiti.

Buon lavoro! Gaetano D'Arrigo.

#### Benvenuti nel mondo delle 350SS-Sx.

lo per armeggiare nei miei motori lavoro qui. Come vedete lo spazio del garage è quello che è. Bisogna però assicurarsi lo spazio per mettere un robusto tavolo con morsa e l'attrezzatura necessaria per lavorare. Naturalmente ci deve stare dentro anche la moto. Non guasta inoltre dotarsi di qualche manuale specifico, come per esempio del catalogo ricambi dell'epoca che contiene gli esplosi del motore. Ne facilita seguire la sequenza qui descritta e di riconoscere le parti che lo compongono in particolare le minuterie.





## Cominciamo subito ad esaminare il MANOVELLISMO.

Dobbiamo assicurarci che la biella non abbia gioco nell'accoppiamento fra i cuscinetti e il perno di manovella. Tale gioco non deve sussistere lungo l'asse della biella (com'è indicato dalla freccia rossa).

Perpendicolarmente all'asse rosso invece deve essere presente un lieve gioco.

IMPORTANTISSIMO: vedere, nella parte bassa della foto, la posizione della linguetta americana sull'albero del volano destro. Su tale albero ci sono tre cave poste a 120°.

La linguetta deve essere posta nella cava che guarda l'asse d'accoppiamento. Questo è importante perché nelle altre due sedi va fuori fase il ciclo d'aspirazione, compressione, scoppio e scarico del motore.

#### Prendiamo in considerazione ora il carter destro.



Come vedete il cuscinetto a sfere è già posto nel semicarter.

Prima di montarli, il carter, oltre ad essere sgrassati da sporcizia, morchia e residui vanno controllati che non siano ammaccati sulla superficie d'accoppiamento. Nell'eventualità vanno limati con lime fine e reso tutto senza gibbosità per permettere un buon accoppiamento con l'altro semicarter carter.

I cuscinetti devono essere lavati nel gasolio, soffiati e controllati che girino bene senza sforzo e silenziosamente. Se al rotolamento risultano rumorosi o ruvidi è indice d'usura ed è bene sostituirli. Se qualcosa non vi convince

fateveli controllare da un meccanico.

Prepariamo ora il carter destro messo al di sopra di due spezzoni murali di legno da 10x10cm posizionati parallelamente in prossimità dell'alloggiamento del cuscinetto per l'albero motore destro. Inseriamo ora il manovellismo dal lato delle cave delle linguette preventivamente oliato.

Prima di accompagnare l'inserimento dell'albero con piccoli colpi di martello è bene collocare fra i due volani uno spessore calibrato in posizione opposto all'asse d'accoppiamento, come si vede nella foto a lato. Con quest'accorgimento si evitano disassamenti fra i due volani.





Per avere un montaggio ideale, sarebbe utile impiegare un bilanciere o un piccola pressa. In mancanza di ciò si può usare un tubo che abbia il diametro interno maggiore di 30mm da appoggiare sul volano. All'estremità superiore del tubo mettere un cilindretto di ferro con ripresa che vada dentro il tubo (come da foto). La lunghezza del tubo deve essere tale da non far interferire cilindro con albero sinistro del volano.

Possiamo quindi battere sul volano fino a quando la ripresa del cuscinetto destro sarà tutta entrata.

Può facilitare l'inserimento dell'albero nel cuscinetto raffreddando preventivamente l'albero motore in congelatore e pre-riscaldando il carter motore in forno domestico ad un temperatura che consenta successivamente di maneggiarlo.

Questa precauzione consente un minimo di restringimento e dilatazione termica utile anche per l'inserimento dei cuscinetti nel carter.

Ecco il volano ora completamente in sede





Procediamo ora con l'inserimento dei cuscinetti successivi per il quale è utile usare il sistema termico precedentemente descritto per l'albero motore e un cilindro in teflon oppure d'alluminio. Tali cilindretti devono avere il diametro esterno leggermente inferiore a quello del cuscinetto.

Posizioniamo il primo cuscinetto dell'albero primario come da foto.

Battere con un martello sul cilindretto prestando attenzione che il cuscinetto entri nella sede perpendicolare senza traversarsi.





Procediamo in maniera analoga con il cuscinetto per albero secondario usando un altro cilindretto d'adeguato diametro.

Su questi andranno poi posti il gruppo primario e secondario del cambio a 5 velocità.



# Montiamo ora l'anello di bloccaggio del cuscinetto dell'albero primario.

Tale anello va assicurato con tre viti a testa esagonale M6 con interposte rondelle malleabili che servono da bloccaggio

Serrare le viti con chiave a tubo od a bussola da 10.

Con un cacciavite a taglio od uno scalpellino poi piegare le orecchia della rondella, una sulla testa della vite e l'altra sulla costa dell'anello.





Procedere analogamente con l'inserimento in sede dei cuscinetti del semicarter destro e dei seeger.



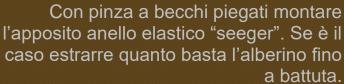
### Montaggio del cambio

Nella foto a lato: l'albero comando, le forcelle con i rispettivi perni e coppiglie, a destra gli alberi della primari e secondaria con i relativi ingranaggi. Prima di partire assicurarsi della corretta individuazione delle rondelle a spessore calibrato dette "rasamenti" che devono essere ricollocate nella stessa posizione che si trovavano in origine.





Si parte ora col posizionare l'albero comando forcelle sulla bronzina.







Passiamo ora all'albero secondario completo.
Prima di montarlo sul cuscinetto di rotolamento
prepariamo già le forcelle in sede per l'innesto della
prima velocità, della seconda e quarta velocità.

Montiamo il tutto infilando sia le forcelle sull'albero comando cambio sia il secondario sul cuscinetto accertandosi sempre che gli anelli di rasamento siano in posizione corretta.





Ora posizioniamo anche l'albero primario del cambio ma consiglio di collocare prima l'anello di rasamento sul cuscinetto altrimenti rischia di interferire.

Montare quindi il primario senza l'ingranaggio della quarta velocità e senza l'ingranaggio della presa diretta.



Posizionare la terza forcella nell'innesto sull'ingranaggio della quarta velocità come dalla foto.

Montiamo il tutto come abbiamo fatto con le altre due precedenti forcelle e mettiamo sull'albero comando forcelle l'anello di rasamento.

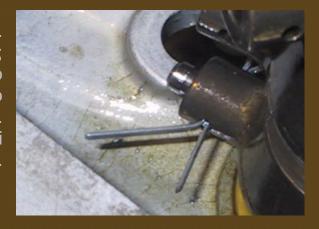




Montiamo quindi l'ingranaggio a presa diretta completo dei suoi due cuscinetti a rullini distanziati dall'apposito anello.

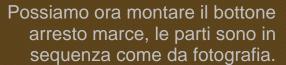
Occupiamoci ora dei perni e delle coppiglie. Infiliamo perni nelle rispettive sedi delle forcelle; facciamo muovere la forcella in su e giù rispetto all'albero comando per fare entrare il perno all'interno della camma.

Quando il perno è in posizione infilare la coppiglia di bloccaggio.

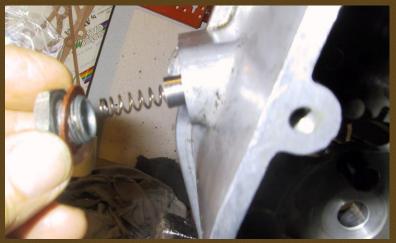




Procedere con gli altri perni e il cambio è finito di montare







Il bottone arresto marce va inserito nel foro filettato presente nel carter destro. Inserire poi la molla nel pulsante, avvitare il tappo con la guarnizione e serrare il tutto.

Il cilindretto dovrà risultare alloggiato in uno dei settori dell'albero comando forcelle del cambio.





Si trovano anche le guarnizioni per il carburatore dell'Orto e i paraoli ed oring completi per il motore.

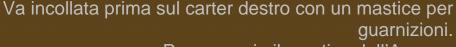
Possiamo ora e unire i due semicarter Naturalmente abbiamo bisogno delle guarnizioni nuove. E' possibile se in possesso di buona manualità autocostruirli ritagliandole dai fogli che si trovano in commercio. Altrimenti presso Motoforniture Moro di Varese si può acquistare il kit completo.





Questa è la guarnizione che sigilla i due

semicarter destro e sinistro.



Per esempio il mastice dell'Arexon.



Prima di incollare la guarnizione sul bordo del carter destro pulire il bordo con del diluente alla nitro. Assicurarsi ancora che il bordo sia piano e privo d'ammaccature.

Con il pennellino in dotazione stendere sul bordo del carter destro uno strato di collante su tutta la superficie del bordo del semicarter comprese anche le parti interne alla stessa altezza.

Appoggiare quindi la guarnizione lasciando scoperti i fori per le viti di fissaggio. Stendere successivamente il sigillante anche sull'altro

semicarter.

arexons



Siamo pronti a riunire i due semi carter. Inserire dunque il semi carter sinistro ed aiutarlo al perfetto inserimento con piccoli colpetti di martello di plastica a croce fino a unire completamente i due semi carter.

Si può utilizzare anche il tubo già impiegato per montare il manovellismo sul carter destro, appoggiato sull'anello interno del cuscinetto sinistro dell'albero motore.





A completamento infilare le viti con la relativa rondella e serrare utilizzando 2 chiavi da 10 per le viti passanti e chiave a brugola da 5 per le altre. L'eccedenza di mastice che sborda lo puliremo con del diluente.

Verificare infine il libero scorrimento dell'albero motore e del primario.



Se siete arrivati a questo punto siete stavi bravi, il montaggio delle restanti parti ora vi apparirà più semplice. Dobbiamo montare ancora il gruppo pompa per il circolo dell'olio, l'albero a camme, l'albero di rinvio del selettore cambio, il comando selettore, la coppia di ingranaggi trasmissione primaria e poco altro.

Cominciamo con l'albero di rinvio selettore cambio assicuriamoci di non dimenticare la rondella di rasamento e l'oring nuovo (con un velo di grasso ) vicino al millerighe.



Infiliamolo nel suo alloggiamento e ruotiamolo in posizione.





Prendiamo ora il selettore comando cambio completo.





Infiliamolo nel suo alloggiamento facendo ingranare i suoi due denti con quello centrale dell'albero.



Adesso dedichiamoci alla coppia di ingranaggi di trasmissione primaria.

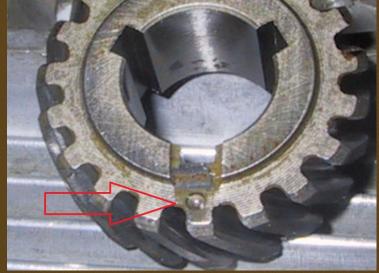
.Montare per prime le molle-disco, vanno collocate con le sue facce concave contrapposte. e poi il pignone sull'albero motore.



Vi mostro inoltre l'estrattore impiegato per lo smontaggio da me auto costruito meglio descritto in fondo al manuale.

Al di sopra dell'ingranaggio della trasmissione primaria va montato la ruota dentata del comando distribuzione. Essa ha un bulino che dovrà essere rivolto in direzione della cava su cui posizioneremo la linguetta americana per la corretta messa in fase della distribuzione.





Predisponiamo dunque la linguetta nella sua sede dell'albero motore, fra le tre quella rivolta verso la biella quando l'albero motore è sul punto morto superiore. Infiliamo l'ingranaggio nell'albero motore facendo combaciare la punzonatura di riferimento con la chiavetta americana.



Per il montaggio ci si aiuta con il solito tubo e la mazzetta di plastica







Si prosegue con il montaggio della rosetta di sicurezza e successivamente del dado, ma riserviamoci di serralo più avanti.

Si prosegue con la corona di trasmissione con i suoi distanziali e rullini da monteremo il tutto sull'albero primario del cambio.

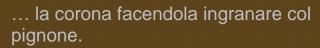


Montare In sequenza: distanziale, rasamento, gabbie a rulli e ...





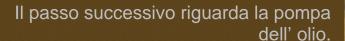
Notare che il pignone, rispetto alla corona, si trova ad essere più in alto, dobbiamo infatti ancora serrare il dado sull'albero motore, dopo di ché sarà allineato.







In fine infiliamo la rosetta di battuta e con questa il montaggio della corona trasmissione primaria è terminato.







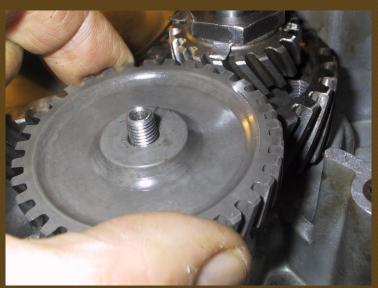
Sul retro della pompa va montato in sede l'oring che fa da guarnizione al circuito di aspirazione e per trattenerlo usiamo un filo di grasso.



Posizioniamo la pompa come da foto, avvitiamo i bulloni con le apposite rondelle di sicurezza di cui un'orecchia va piegata in alto sull'esagono delle testa della vite e l'altra in basso sul corpo della pompa.

Si può ora montare l'ingranaggio comando pompa olio sul suo alberino conico che ingrana sulla ruota dentata della distribuzione.





Quindi la rondella di sicurezza e dado. Dopo averlo ben serrato non rimane altro che alzare la linguetta verso il dado.

E' giunto il momento di serrare il dado che stringe gli ingranaggi della trasmissione primaria e del comando distribuzione posti sull'albero motore servendoci di una chiave a tubo e di un contrasto di alluminio da inserire fra i denti degli ingranaggi di corona e pignone per bloccarne la rotazione.



Infine piegare la linguetta di sicurezza sul dado.

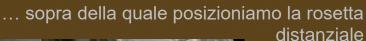


Si prosegue con il montaggio della distribuzione che comprende l'albero a camme con corona dentata, gabbia a rullini, punterie a piattello. Verificare preventivamente che gli organi non presentino usure.





Mentre questa è la sede a bussola che deve essere lubrificata con un po' di olio motore prima di alloggiarvi la rulliera, ...

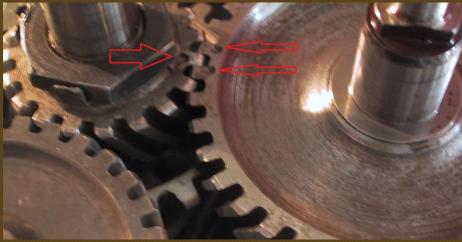




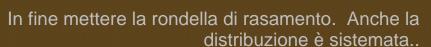
Successivamente possiamo posizionare i piattelli delle punterie nelle rispettive sedi preventivamente lubrificante.

Ora possiamo infilare l'alberino a camme con l'ingranaggio della distribuzione nella bussola.





Nel montaggio far coincidere i due bulini di riferimento presenti sull'ingranaggio con la punzonatura singola sul pignone della trasmissione primaria .per la corretta messa in fase.









Dobbiamo ora completare il coperchio del semi carter destro partendo dal cuscinetto e dal relativo paraolio per i quali possiamo usare lo stesso sistema descritto in precedenza col tampone in teflon o alluminio, lubrificare le sedi preventivamente.



Segue il paraolio per il corpo frizione ed il piccolo oring di tenuta del condotto olio.







E' giunto il momento di chiudere il semi carter destro, prepariamolo applicando un velo di mastice sigillate, la guarnizione di carta e infine un nuovo strato di sigillante. .



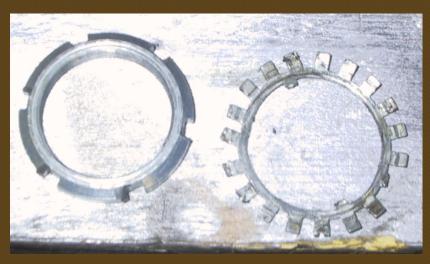


Nel far scendere il coperchio aiutarsi con martello di gomma fino al completo appoggio, avvitiamo e strigiamo quanto basta le varie viti a brugola. Bene, siamo a buon punto.



che andremo a posizionare in sequenza.

Completiamo col montaggio della frizione. Per primo posizioniamo la campana, seguono la rosetta dentata ed il dado a ghiera







Per stringere il dado occorrerebbe un attrezzo specifico ma accontentiamoci di serrarlo con un scappellino e martello avendo cura di colpire spostandoci su denti diversi.

Una volta stretta la ghiera alzare un dentino della rondella in corrispondenza di una tacca della ghiera.





Procediamo ora col montaggio del mozzo portadischi con colonnette e all'anello di tenuta.

Montare l'anello di tenuta (oring) nuovo sul mozzo.





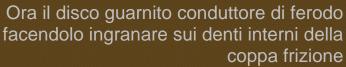
Inseriamo ora il mozzo portadischi sul primario

Segue dunque il posizionamento dei dischi che compongono la frizione, nell'ordine come nella foto a lato. Si parte dal disco guarnito in alto poi I successivi disco conduttore e così via verso quelli in basso.



Partiamo col disco guarnito condotto tenendo il ferodo verso il basso e la parte







Seguire col disco condotto di metallo facendolo ingranare sui denti del mozzo portadischi.



Procedere così fino a giungere all'ultimo disco guarnito.





Ora posiamo procedere con il serraggio impiegando il suo dado e relativa rosetta. Ricordarsi inoltre di ripiegare sul dado la linguetta della rosetta





Siamo già a buon punto e per completare la frizione manca ancora il piatto spingidisco e le molle.

Sui 5 fori dei piatto inserire prima i bicchierini, poi le molle ed in fine avvitiamo le ghierette.





Queste ultime vanno avvitate provvisoriamente tutte fino a raso del perno filettato. Durante il collaudo del motore a seconda del comportamento delle frizione potranno essere strette (se la frizione tende a slittare) o allentate se la frizione risultasse troppo dura.



Finalmente il gruppo frizione ora è completo e si può chiudere con il coperchio da fissare con viti a brugola.





Arrivati a questo punto possiamo occuparci dell'albero a camme sul quale dobbiamo montare l'anticipo. Bisogna aver cura che gli inneschi a forcella del tratto finale dell'anticipo entrino sull'innesco dell'alberino.



Come si vede nella foto a lato.

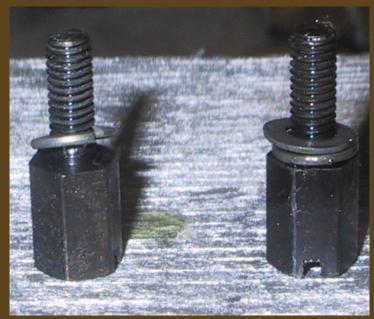


Su questo ora può essere collocato la piastra porta puntine facendo attenzione ai riferimenti previsti dalla fabbrica.



E' presente infatti un bulino sul bordo estremo della piastra ed un segno sul bordo interno del Il serraggio si esegue con le apposite viti, vedi figura, che vanno inserire entro le asole presenti nella piastra e strette con cacciavite.





Controllare nel frattempo che non si spostino i riferimenti.



Stringere ed alzare la linguetta della rondella di sicurezza sull'esagono della vite.

Per finire fissiamo l'anticipo con l'apposita rondella di sicurezza e vite.



Il coperchio del vano accensione andrà montato successivamente in quanto dobbiamo ancora collegare i fili ed eventuale regolazione delle puntine.

Avendo così completato la parte destra del motore passiamo subito senza indugio alla parte sinistra.

La parte sinistra ci appare al momento così, sulla quale per prima cosa montiamo il pignone sull'albero della trasmissione secondaria. Le parti da preparare sono dunque il paraolio, anello distanziale, pignone, rondella di sicurezza e dado che non è in foto.







Poi il distanziale anch'esso pre-lubrificato fra il primario e il paraolio.

Prima si posiziona il paraolio avendo cura di lubrificare la sede con grasso prima di infilarlo, aiutarsi con martello e tubo di diametro leggermente inferiore a paraolio.



Posizioniamo il pignone e su di esso la rondella di sicurezza ed il dado.



Proseguiamo con la ruota libera relativa agli organi dell'avviamento che comprende anche una linguetta americana e di un anello elastico.



Posizioniamo ora la ruota libera allineando l'incavo con la linguetta americana.



Dopo aver stretto non dimenticare di girare l'aletta della rondella di sicurezza sull'esagono del dado.



La linguetta americana va inserita in un incavo nell'albero e ora la ruota libera.



Per l'alloggiamento in sede della ruota libera di solido necessita di battere con tubo e martello, fino alla completa discesa, poi si può mettere l'anello elastico, che va inserito con l'ausilio una pinza per seeger.

PER SMONTARE LA RUOTA LIBERA HO COSTRUITO UN SEMPLICE ESTRATTORE che è visionabile in fondo al manuale con disegno e quote per costruirlo e fotografia.



La rondella in sede





Dobbiamo proseguire ora con il posizionamento della rondella di sballamento della corona di trascinamento e della corona di trascinamento.



La corona di trascinamento in sede.

E' giunta l'ora del motorino di avviamento che spesso fa le bizze e bisognoso di scrupolosa manutenzione.



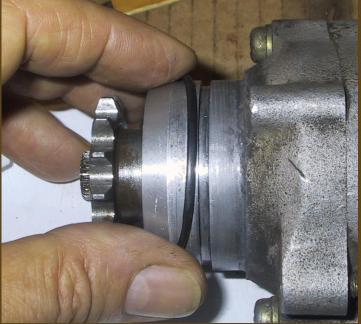
Consiglio di farvi aiutare da un elettrauto per controllare che il sistema epicicloidale sia integro cioè i tre planetari, l'ingranaggio a dentatura interna e l'ingranaggio centrale del motorino siano integri e ben ingrassati con il suo grasso nero.

Controllare che le spazzole siano in buono stato ed il rotore non usurato.

Controllare ,collegando il motorino con i cavi alla batteria e dandogli degli impulsi che giri bene .

Prima di infilare il motorino nel suo alloggiamento del carter sinistro prima dobbiamo montare l'oring nella sua sede con un velo di grasso.



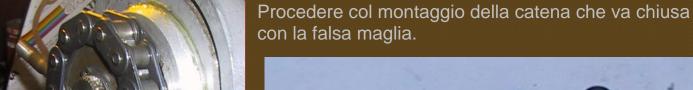


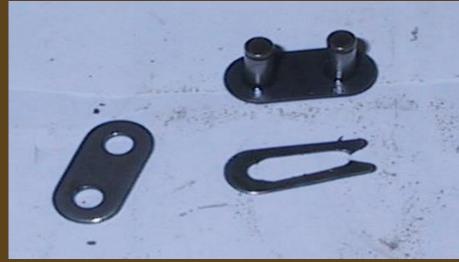
Per facilitare il montaggio del motorino prepariamo il motore in posizione orizzontale-

Motorino in posizione e fissiamolo con le sue viti esagonali sul carter motore..



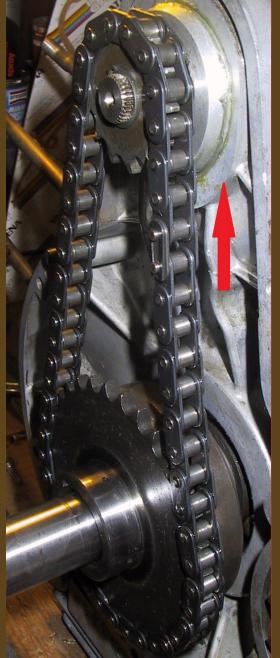






Prestare particolare cura al montaggio della falsa maglia, la graffetta ad U va inserita nel senso contrario di rotazione.





Adesso dobbiamo chiudere il tutto.

Stendiamo il gruppo motore di lato, sgrassare con straccio pulito e diluente la sede di giunzione. Stendere una sottile ed uniforme velo di mastice per guarnizioni ed appoggiamoci la nuova guarnizione di carta.



Anche la faccia superiore della guarnizione va spalmata con sigillante.





Ungiamo di olio gli alberi per facilitare l'inserimento del coperchio sinistro e senza attendere appoggiamolo in sede accompagnandolo nella discesa. Per il fissaggio usare le sue viti di brugola.

## Prendiamo ora il gruppo cricchetto per l'avviamento a pedale.

Da destra verso sinistra abbiamo: lo scodellino, la molla, l'ingranaggio con cricchetto e bussola, il tamburo per cricchetto e l'anello elastico di ritegno cricchetto.



Queste parti vanno montate sull'albero primario lato sinistro e preventivamente lubrificate con olio prima del montaggio. Per primi vanno infilati scodellino e molla



ed al tamburo del cricchetto



Successivamente l'ingranaggio



Per collocare l'anello di ritegno spingiamo il gruppo verso il basso e posizioniamo l'anello nella cava.

Finiamo di bloccare l'albero di rinvio comando selettore con la sua rosetta elastica e l'anello seeger.





Prima la rosetta elastica e poi il seeger impiegando la pinze. Eccoli in sede.





Proseguiamo col montare lo statore e volano sull'albero motore lato sinistro su cui si comincia con il posizionare l'oring di tenuta per la piastra statore



prima di collocare lo statore.

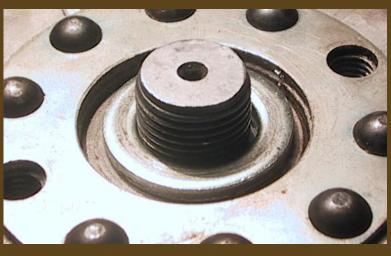
Avvitare le viti che sono dotate di anello con funzione di guarnizione e stringere. Montare quindi il volano facendo attenzione di infilare la spina elastica posta sulla conicità dell'albero dentro la sede per linguetta del volano.



Mettiamo la rondella.



Assicuratevi che gli accoppiamenti conici siano senza sbavature e puliti.

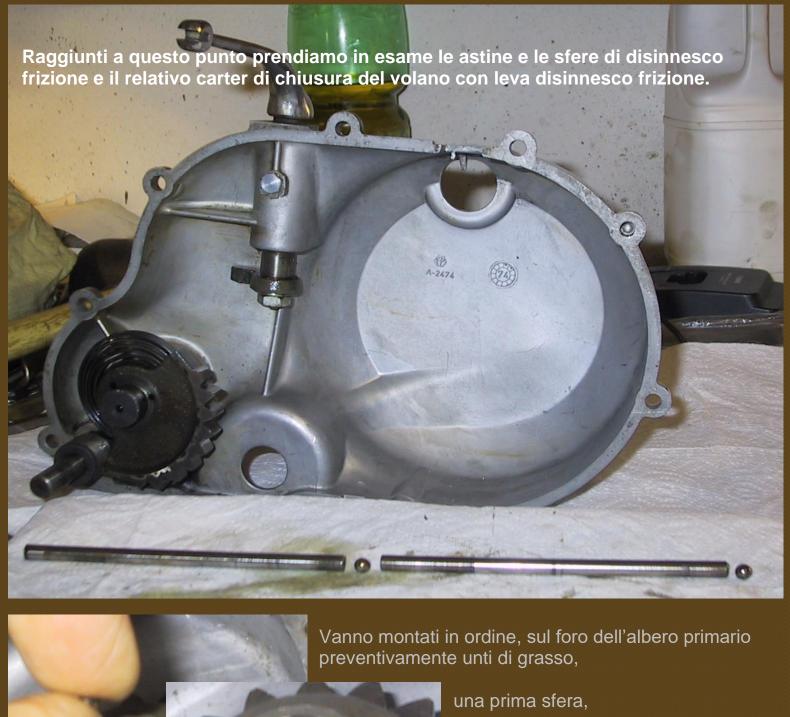


Avvitare quindi il dado, attenzione che il filetto è SINISTROSO.

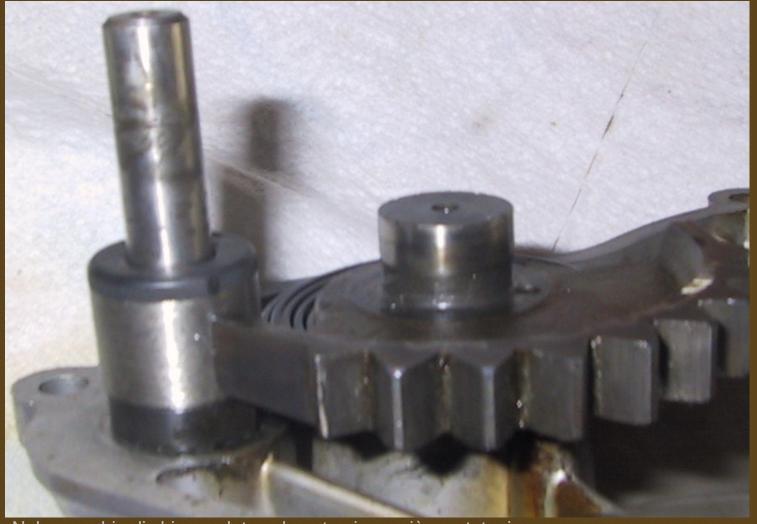


Serrare bene con la sua chiave a tubo.









Nel coperchio di chiusura lato volano troviamo già montato, in quanto non necessita di particolare manutenzione, il settore dentato con perno + molla di richiamo per suddetto perno + il perno di arresto settore dentato + la leva di comando frizione completa di leva comando spingi-dischi.

Verificare eventualmente le condizioni del tampone di arresto, nel caso provvedere alla sostituzione.



Lubrifichiamo con grasso la bussola per settore coperchio sinistro che alloggia il perno di arresto settore e ingrassiamo la leva di comando spingi-

dischi che agisce sull'alberino spingifrizione.

Posizioniamo il carter per il montaggio facendo attenzione che il tampone della guaina che contiene i cavi dell'alternatore sia posizionato nella sua sede.





Accompagnare il coperchio fino alla completa discesa e serrare con le apposite viti a brugola. Una goccia di olio sui filetti non guasta.



Ora che siamo pronti a montare il cilindro, pistone e testa prepariamo il nostro motore in verticale per agevolare

l'operazione.



Prendiamo il pistone con relativo spinotto e lubrifichiamo completamente di olio prima di infilarlo sulla biella.

Badate che il pistone ha un senso di montaggio e che gli incavi sul cielo del pistone devono corrispondere per dimensione alle valvole sulla testa. Adagiato il pistone sulla biella infiliamo lo spinotto Per evitare graffiature al pistone o alle fasce elastiche tenetelo avvolto da un panno. Adagiato il pistone sulla biella possiamo infilare lo spinotto.



Ora collochiamo il seeger di sicurezza per fermare lo spinotto aiutandoci con una pinza a becchi stretti.

Non sarebbe inoltre eccessiva prudenza tenere otturato la bocca della camera di manovella

con della carta per scongiurarvi il rischio di una eventuale caduta accidentale di un seeger.





Infiliamo la valvola nella sua sede, oliandone prima lo stelo.



Dalla parte opposta infiliamo come da foto lo scodellino e poi ...

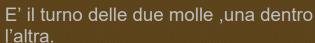


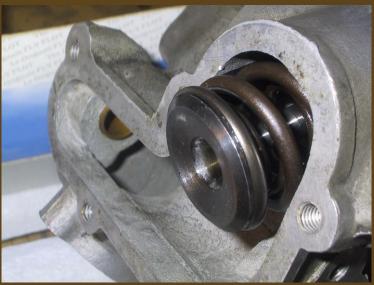


...infiliamo la rosetta di spessore se è contemplata.



Mettiamo infine lo scodellino superiore.





Per proseguire ora bisogna dotarsi di un attrezzo per comprimere le molle e montare i due semiconi di fermo.

Vi propongo questo autocostruito i cui disegni quotati li ho pubblicati in fondo a queste pagine.





Foto d'insieme, costituito da spingi molla, morsetto robusto, cilindro pieno di alluminio (anche di questa c'è il disegno e dimensioni) si fissa il cilindretto pieno sulla parte fissa del morsetto con del nastro adesivo. Si mette il morsetto come da foto sulla testa in modo che la boccola di alluminio poggi

sulla valvola e lo spingi disco sullo scodellino superiore...



Cominciamo ad avvitare il morsetto in senso orario fino a che compare lo stelo della valvola con la ripresa per alloggiare i due semiconi, inserirli nella ripresa della valvola.

Immagine di dettaglio.





A questo punto possiamo allentare il morsetto.

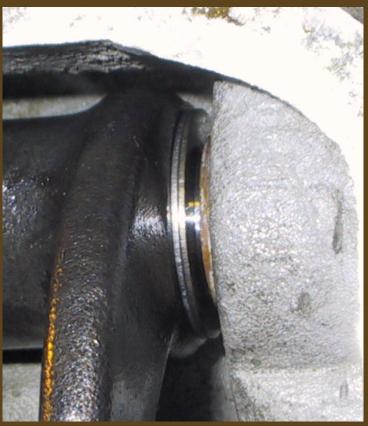


Valvola montata, procedere in modo analogo con l'altra valvola.



Valvole montate.

Proseguire adesso coi bilancieri di scarico e aspirazione i loro anelli di spessore e perni.



Vista ingrandita.

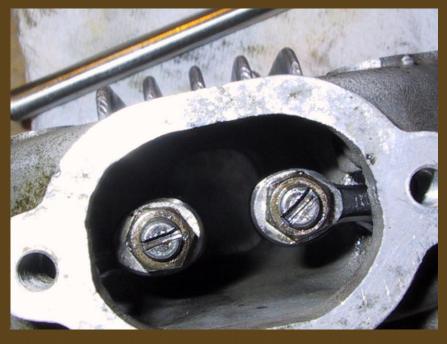
Dettaglio



Bilanciere montato



Procedere analogamente con l'altro bilanciere ...



Viti registro gioco valvole montate sui bilancieri.

Ora mettiamo momentaneamente da parte la testa e ...

## .... procediamo con il montaggio del cilindro e le relative guarnizioni.



Cominciamo col mettere la guarnizione di carta alla base del cilindro non serve mettere del sigillante.

Mettere due gocce di olio sulle estremità dei piattelli delle punterie, più avanti vi alloggeranno le aste. Quella di destra comanda l'aspirazione e la sinistra lo scarico.



Si può ora iniziare ad infilare il cilindro, non dimenticare la guarnizione tra carter e cilindro che sigilla il condotto delle aste (si vede nella foto successiva con cilindro già montato).



Lubrificare con olio la canna e mettere il pistone al punto morto superiore.

Infilare il cilindro ora sui prigionieri ed abbassiamolo sulla prima parte del pistone fino ad arrivare in prossimità della fascia.

Stringiamo la fascia in modo che rientri nella sede delicatamente per far passare il pistone, in questa fase non forzare ma assicurarsi che tutta la fascia sia rientrata nella cava del pistone.

Procediamo analogamente anche con le altre due finché il cilindro scende libero.

Abbassato il cilindro completamente ruotare il volano a mano per verificare che la rotazione e lo scorrimento del pistone nel cilindro avvenga in modo regolare ed omogeneo.



Una foto del cilindro in sede, notare la guarnizione per la tenuta del passaggio delle aste.



Si prosegue con il posizionamento delle due aste della distribuzione avendo cura di alloggiarle sugli incavi dei piattelli. L'asta anteriore alloggiata sulla punteria di scarico va a destra, mentre l'asta posteriore alloggiata sulla



Ora si può alloggiare la testa facendo in modo che le estremità sferiche delle aste comando bilancieri vadano ad inserirsi nelle sedi dei loro bilancieri.

La foto mostra la testa infilata al suo posto e pronta per essere serrata.





Per montare due dei quattro dadi di serraggio della testa bisogna assottigliare una chiave a stella da 17 per poter accedere agli spazzi molto stretti.

Montate le 4 rosette e poi i 4 dadi della testa. Avvitare manualmente fino infondo. Poi con la chiave a stella cominciare a serrare a croce i quattro dadi.

Non essendo nota copia di serraggio non è facile indicare quanto stringere, possiamo

suggerire di passare da un dado all'altro fino a quando ritenete che lo sforzo sulla chiave sia uguale per tutte e 4 le viti. Eventualmente poi si può ricontrollarle dopo che il motore si è raffreddato quando lo avremmo messo in moto le prime volte.



Possiamo ora proseguire con il montaggio dei coperchietti degli alberini.

Ecco come appaiono una volta serrate le viti. Consigliamo di ungere di olio prima del montaggio le due guarnizioni in entrambi i lati come anche il filetto delle viti.





Si può procedere ora con il tubo di mandata olio alla testa con rispettivi bulloni forati per il passaggio dell'olio e le rondelle di alluminio per il serraggio.

Un paio di vedute di dettaglio per il montaggio del tubo di raccordo dell'olio.





Segue ora il fissaggio del coperchio della valvola di scarico.



Il coperchio per regolazione viti gioco lo teniamo allentato per eventuali regolazioni e registrazioni. Probabilmente dovremo aprire anche i coperchi dei bilancieri sempre per

registrazioni.

Passiamo ora al rinvio per contagiri con rispettiva guarnizione. La 350SX, non avendo il contagiri ,nella sede filettata è vi è avvitato un dado .





Montiamo pure l'astina di controllo livello olio con la sua guarnizione.

Vista del rinvio, del dado con astina del livello olio e lo scomparto con ruttore, puntine, condensatore.

Il filo marrone avvitato.



Coperchio del ruttore con l'anello di tenuta stagna.



Esempio di come dovrà essere montato, ma è meglio aspettare la prova di avviamento e registrazione.





Per finire si monta lo sfiato del motore.

Con questa ultima mossa, possiamo dire di aver terminato il montaggio e voltarci un attimo per vedere il lavoro svolto. Non siamo stati bravi ?



