

Cambiare la catena

Ciao, ecco a voi una prova documentata di come si cambia la catena della moto. Iniziamo con gli attrezzi che dovete sicuramente procurarvi:

Chiave del (consigliate le chiavi chiuse):

- 8 a tubo (Carterino catena)
- 10 (per leva cambio e viti pignone)
- 12 (registro catena)
- 14 (registro catena, Bulloni corona)
- 17 Ruota mozzo
- 24 Bullone ruota
- Brugola da 6 (di ottima qualità) per viti corona

Ok, c'è tutto? È ora di partire:

Posiziona la moto sul cavalletto centrale, se non l'hai devi inventare il modo per sollevare la ruota posteriore, assicurati che sia ben ferma e stabile.

Spruzza dello svitol sui bulloni che fermano la corona in quanto sono i + difficili da smontare.



ATTENZIONE: NON ROVINARE I BULLONI IN QUANTO SONO ABBASTANZA TENERI!!



Allenta le viti della corona con la marcia inserita. Per fare questo ti serve la chiave del 14 e la brugola del 6 (+ se necessario un tubo per fare maggiore leva). Se non hai una chiave adatta e di buona qualità o ti accorgi di fare molta fatica, prima di rovinare le viti fermati ed aspetta di aver rimosso la ruota e messo la corona in morsa (descritto in seguito).

Una volta allentati i bulloni smonta completamente la ruota. Per le TA precedenti al 90 (Freno a tamburo) sfilare il perno del tamburo allentando completamente la galletta, estrai il perno centrale della ruota. A questo punto ti resterà in mano a destra il tamburo, (toglilo e puliscilo), e a sinistra il blocco della corona.

Con la ruota in mano procedi a smontare completamente i bulloni che fissano la corona (occhio se appoggi la ruota a non rovinare il disco del freno)





Se trovi difficoltà nello svitare le viti sfilare il blocco della corona, tirando con due mani e tenendo giù la ruota coi piedi o le ginocchia. Ti rimarrà in mano la corona con relativo mozzo mentre resteranno all'interno del mozzo della ruota 6 gommini neri, i parastrappi.

Posizionare la corona nella morsa e procedere al comodo smontaggio delle viti con una bella chiave a cricca.



Dato che ormai hai smontato l'intero blocco già che ci sei procedi anche all'ingrassaggio dei cuscinetti del mozzo ruota

Procedi ora al rimontaggio della corona



Centra i rispettivi fori (p.s. verifica anche il senso corretto di montaggio ;)

Aggancia in maniera provvisoria tutti i bulloni, cospargendo il filetto con un filo di grasso.



Avvita ora tutti i bulloni senza sforzare in quanto la chiusura definitiva verrà a ruota montata.



Se hai smontato il blocco della corona rimontalo nella sua sede.

Procedi ora a rimuovere la vecchia catena, hai due modi:



Il modo BRUTO fatto con un bellissimo e sensuale flessibile.
Il modo fine con un qualsiasi **smagliacatene** (Utilizzato anche in seguito).

Ora si mettono a confronto le due catene per verificarne il numero di maglie. Il kit DID ha già la catena a misura (118 maglie) mentre il kit originale ha solitamente una maglia in più che andrà rimossa. **Attenzione!!!! La catena vecchia di solito é più lunga in quanto stirata**, nel confronto si devono affiancare e comparare le maglie non guardare la lunghezza complessiva della catena.



Per rimuovere le eventuali maglie in più se non si dispone dell'attrezzo specifico (lo stesso che poi ci permetterà di montare e ribattere la maglia di chiusura) bisogna molare la testa di uno dei perni con un flessibile e picchiare energicamente il perno con un sottile punteruolo appoggiando il lato della catena dal quale dovrà fuoriuscire il perno su una base cava (un bullone va benissimo).

Attenzione: ogni maglia ha due perni, quello da molare quello che ci permetterà di rimuovere la maglia esterna ed alla fine del lavoro avere una catena che termina con la maglia forata in modo da potervi installare quella di chiusura.



Smontiamo la leva del cambio (una vite del 10) e rimuoviamo il carterino con delle viti dell'8 e successivamente le due viti del pignone del 10 e la placchetta fermapignone.

Ora montiamo il pignone, la parte con il gradino deve essere esterna alla moto vedi fig. meglio controllare bene, non è difficile sbagliarsi. E a fine lavoro la rotazione della catena è rumorosa (stoc..scoc..) è montato in modo errato.



Successivamente monta il ferma pignone inseriscilo e ruotalo nel suo spacco fin che i fori non combaciano. Metti un filino di frenafreccette medio sulle due viti, serrale bene ma senza forzare troppo (sono di piccole dimensioni). Una volta quando i frenafreccette era roba da ricchi usavano qualche goccia di vernice sintetica.

Montiamo ora la catena nuova, ingrassiamo con il grasso fornitoci dalla ditta (almeno DID l'aveva nella confezione). Non dimenticatevi dei quattro gommini Or da montare due per lato.





Adesso viene il bello se siamo fortunati, attrezzati e non abbiamo proprio niente da fare (tipo ACME) ci compriamo un attrezzo per rimontare le catene, o altrimenti passiamo ad un metodo più rozzo ma ugualmente funzionale:

Procuriamoci un punteruolo come in foto ed un tubetto cavo per installare la maglia, i foro del tubetto deve essere di dimensioni maggiori dei perni in modo da non urtarli.

Noi avendo usato l'apposito attrezzo avevamo già montato anche la ruota, se si usa questo metodo conviene avere la catena il più libera possibile e montare la ruota successivamente.

Questa è forse la parte più difficile, troviamo un supporto pesante (una mazza o un pezzo di ferro) da posizionare dietro la catena da ribattere, con il tubetto battendo alternativamente tra i due perni fate salire la chiusura della maglia muovetela di tanto in tanto per far andare in sede gli or. Per sapere quando è chiusa a sufficienza si può andare a occhio o misurare con un calibro la larghezza della maglia e confrontarla con le altre. Non chiudetela troppo.



Una volta montata la maglia passiamo a fissarla ribattendo la parte terminale in rame dei due perni. Con il punteruolo andremo a svasarli. Bastano una decina di colpi nemmeno tanto forti per deformare la parte in rame e impedire alla chiusura di scendere.

Se invece si utilizza lo specifico attrezzo la maglia di chiusura si monta avvitando le due viti quanto necessario (occhio a non chiuderla troppo)



Attrezzando adeguatamente lo strumento andiamo a ribattere la parte terminale dei perni, quella in rame.

Per entrambi i metodi procediamo con una leggera ribattuta a mano libera verificando sempre che la maglia abbia abbastanza gioco da non essere già grippata.



Ecco come deve essere una bellissima ribattitura
Nel caso vi fossero problemi ricordate che la maglia di chiusura è disponibile come ricambio.

Ora che tutto è montato ricordati di serrare a fondo le viti della corona.

Se invece si opta per una maglia riapribile con chiusura a molletta, il lavoro è più semplice (ma meno sicuro), una volta inserita la chiusura si installa la molletta facendo attenzione al senso di rotazione. Il lato chiuso della molletta deve essere rivolto nel senso di rotazione della catena per evitare che un qualunque sfregamento faccia scendere la molletta.



Consigli: Se siete bravi potete farlo da soli nel giro di un paio di ore e il risultato vi soddisferà sia in termini di costo (risparmiate ben 1,5 ore di manodopera) e di soddisfazione personale. Con l'oggettino per ribattere la catena, il nostro era un funzionale Buzzetti. Il lavoro è più semplice. In caso di errori o problemi sappiate che in commercio si trovano le maglie da ribattere di ricambio (costo 5-10E).

Catene cosa c'è in commercio: Per vostra pura informazione vi allego due mail che mi sono fatto mandare dalla DID e dalla regina per le catene da montare per la nostra motina ;) e il loro costo a listino in data 10/10/2002.

Per i codici ed il costo del kit originale andate sul sito WWW.HONDAITALIA.COM alla voce prodotti, ricambi, xl, 6..V più il codice del vostro anno. Il kit comprende una catena DID 525V, inferiore a quella di primo equipaggiamento ma comunque di buona qualità o RK 525 SM3 che a detta di molti è decisamente scadente, infatti la RK di primo equipaggiamento era una ottima 525 SM5. Pignoni e corone sono della Sunstar.

Il Kit DID:

XL600V cod. 372834000 € 131.30 iva esclusa.

XL650V cod. 372846000 € 127.51 iva esclusa.

La catena presente nei Kit è la 525V (come nel kit originale) con O-Ring pignone e corona Sunstar (come nel kit originale), la corona è esteticamente differente da quella originale.

Regina (che non comprende corona e pignone):

Per tutti i modelli da Lei citati la catena corretta è la 137 ORS per 118 mg., il prezzo di listino (escl. iva) è 93,74 euro

Cordiali saluti marco colombo Regina ind.

Oltre a questo, se vi può tornare utile vi aggiungo una tabella con le velocità espresse in Km/h per le varie tipologie di corona/pignone per il modello 600 (io adesso 10/2002 monto il kit 16/47 e provengo da un 15/45 la differenza la noto soprattutto in lunghi tracciati, anche se la moto ha perso un leggero spunto alla partenza, cmq sensazioni):

	Pignone 15 Corona 47 Gomme 130/80- 17 65S					Pignone 16 Corona 47 Gomme 130/80- 17 65S					Pignone 15 Corona 49 Gomme 130/80- 17 65S					Pignone 16 Corona 49 Gomme 130/80- 17 65S				
N° di giri:	1a	2a	3a	4a	5a	1a	2°	3°	4a	5a	1a	2a	3a	4a	5a	1a	2a	3a	4a	5a
1000	8	11	15	18	21	8	12	16	19	23	8	11	14	17	20	8	12	15	19	22
2000	16	23	30	36	42	17	24	31	39	45	15	22	28	35	41	16	23	30	37	43
3000	24	34	44	54	64	25	37	47	58	68	23	33	42	52	61	24	35	45	56	65
4000	32	46	59	72	85	34	49	63	77	90	30	44	57	69	81	32	47	60	74	87
5000	40	57	74	91	106	42	61	79	97	113	38	55	71	87	102	41	59	76	93	108
6000	48	69	89	109	127	51	73	94	116	136	46	66	85	104	122	49	70	91	111	130

Buon lavoro
Robertino e Paolo

N.b. ovviamente non ci assumiamo alcuna responsabilità per qualunque inesattezza o se qualcosa non andasse per il verso giusto. La nostra è solo una traccia, chi ha dimestichezza con chiavi e cacciaviti la può consultare.