

Fig. 132

REVISION MOTEUR

MOTOR ÜBERHOHLUNG

Puis contrôler si l'arbre coudé est rectiligne, et vérifier l'alignement des axes des deux pivots de banc (fig. 133).
 Erreur max d'alignement (à l'assemblage): 0,01.

Si le moteur a fait un élevé parcours kilométrique, il est opportun de procéder au nettoyage des trous de passage de l'huile pratiqués dans le vilebrequin.

Dévisser les deux grains à vis et nettoyer soigneusement. Puis remonter deux grains nouveaux et, après les avoir bien serrés, on conseille de donner deux coups de marteau pour mieux les visser.

Au moyen d'un comparateur d'alésage mesurer le diamètre de chaque coussinet en bronze de banc (fig. 134) et à l'aide d'un micromètre celui de chaque joint de banc de l'arbre (fig. 132).

La différence entre les deux mesures représente le jeu pivot/coussinet de banc.

Jeu pivot/coussinet de banc (à l'assemblage): $0,017 \div 0,066$ mm.

Jeu max (limite d'usure: 0,12).

Les surfaces des deux coussinets de banc doivent être en bon état: elles ne doivent pas présenter de rayures, de piqûres, de traces de corps étrangers, etc...

INSTRUCTIONS POUR LE MEULAGE DE L'ARBRE MOTEUR

L'arbre moteur est traité superficiellement dans les parties de travail, par un procédé spécial appelé "SUR-SULF" (sulfonituration) qui donne une résistance anti-grippage et une couche de dureté superficielle de 0,020 mm de profondeur.

On devra donc roder l'arbre dans les parties de travail et

Prüfen Sie die Geradlinigkeit der Pleuellwelle, d.h. prüfen Sie die Axialität der Pleuellagerzapfen (Abb. 133).
 Zulässiger Axialitätsfehler: 0,01 mm.

Wenn die Pleuellwelle vom Gehäuse entfernt wird, ist es ratsam die Öllöcher sauber zu machen. Schrauben Sie beide Gewindestifte ab und machen Sie die Öllöcher ganz sauber. Setzen Sie zwei neue Stifte ein und verstemmen Sie sie, um ihr Losschrauben zu vermeiden.

Messen Sie den Durchmesser beider Hauptlager (Abb. 134) mit Bohrungslehre und den Durchmesser beider Pleuellagerzapfen (Abb. 132) mit Mikrometer ab.

Die Differenz zwischen beiden Abmessungswerten ist das Hauptlagerspiel.

Hauptlagerspiel: $0,017 \div 0,066$ mm
 (Abnützungsgrenze: 0,12 mm).

Prüfen Sie den guten Zustand der Hauptlager.

KURBELWELLEBEHANDLUNG

Die Arbeitsflächen der Pleuellwelle wurden mit einem Sonderverfahren ("SUR-SULF") behandelt. Die behandelte oberflächliche Schicht beträgt 0,020 mm.

Bevor die Pleuellwelle wieder eingebaut wird, ist es deshalb

REVISION MOTEUR

MOTOR ÜBERHOHLUNG

REGLES POUR L'ASSEMBLAGE DES COUSSINETS EN BRONZE

Les coussinets en bronze sont fournis par la Ducati Meccanica prêts à l'assemblage. Dans aucun cas il ne doivent être retouchés par racloirs, toile émeri, etc.

Pendant l'assemblage soit les coussinets que leurs logements doivent être parfaitement propres.

Avant de remonter la bielle sur l'arbre, lubrifier abondamment par huile moteur soit le coussinet que le pivot de l'arbre.

L'alliage antifriction est très tendre et bien facilement peut être rayé et endommagé. Il faut donc user beaucoup d'attention quand on manie les coussinets en bronze.

Nota: Avant de procéder au mesurage du jeu coussinet pivot de bielle, mesurer l'usure de ce dernier (ovalisation etc.) au moyen d'un micromètre (fig. 128).

- Lorsqu'on procède à la substitution d'une bielle ou de toutes les deux il faut vérifier si la différence de poids entre les deux bielles ne dépasse pas les 5 grammes.

ARBRE MOTEUR, COUSSINETS DE BANC

Contrôler que le pivot de banc et de bielle ne présentent pas de rayures, de degrés ou n'importe quelle trace d'endommagements ou d'usure.

Vérifier le diamètre des pivots par un micromètre; faire le mesurage en différents points de chaque pivot afin de déterminer l'ovalisation et l'éventuelle conicité (figg. 128 - 132).

Pendant l'assemblage la valeur maximum de l'ovalisation et de la conicité ne doit pas dépasser 0,01 (usure max: 0,04).

EINBAU DER PLEUELLAGER

Einbaufertige Pleuellager werden von der Ducati Meccanica geliefert.

Sie dürfen auf keinen Fall durch Schmiergelpapier, durch Schabmesser usw. nachgearbeitet werden.

Beim Einbauen müssen Lagerschalen und ihre Sitze ganz sauber sein.

Vor dem Einbau schmieren Sie Pleuellager und Pleuelzapfen tüchtig mit Öl.

Die Antifrictionslegierung ist weich und kann leicht beschädigt werden. Üben Sie die grösste Vorsicht, wenn Sie mit den Lagerschalen hantieren.

Bemerken. Bevor Sie das Pleuellagerspiel abmessen, prüfen Sie das Abnutzungsgrad des Pleuelzapfens (Unrundung, usw.) mit Mikrometer (Abb. 128).

- Wenn eine oder beide Pleuelstangen ersetzt werden, prüfen Sie, dass der Gewichtunterschied zwischen beiden Pleuelstangen 5 g nicht überschreitet.

KURBELWELLE, HAUPTLAGER

Prüfen Sie, dass die Pleuellagerzapfen keine Risse, keine Stufen, keine Abnutzungsspur, oder keine weitere Beschädigung zeigen.

Messen Sie den Zapfendurchmesser mit Mikrometer. Die Abmessung ist in verschiedenen Stellungen auszuführen, um die Unrundung und die eventuelle Kegeligkeit feststellen zu können (Abb. 128 - 132).

Unrundung und Kegeligkeit des Pleuellagerzapfens darf 0,01 mm nicht überschreiten (Abnutzungsgränze: 0,04 mm).

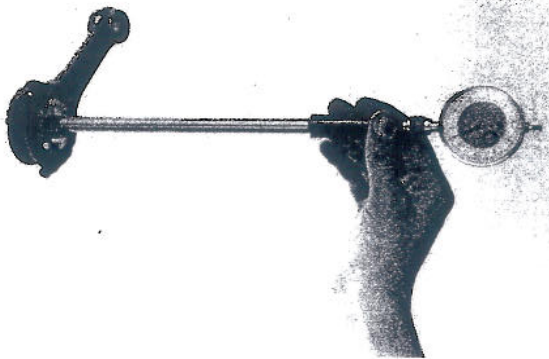


Fig. 127

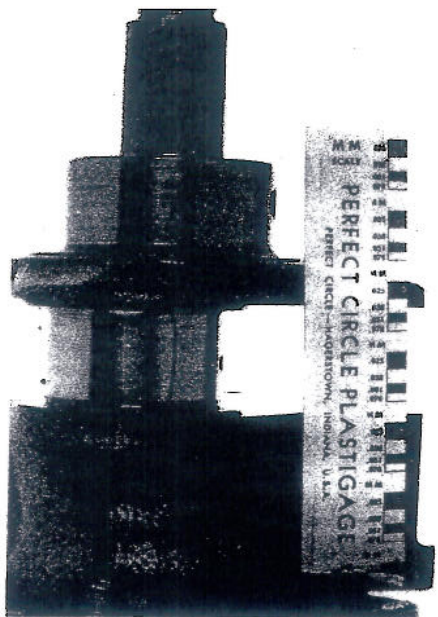


Fig. 128

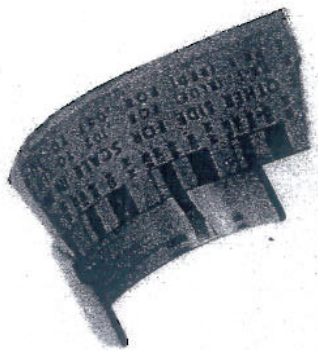


Fig. 129

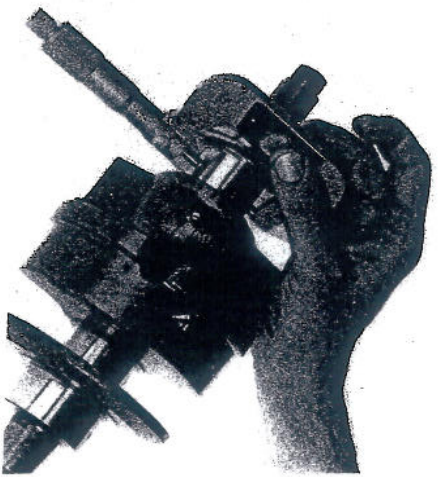


Fig. 130

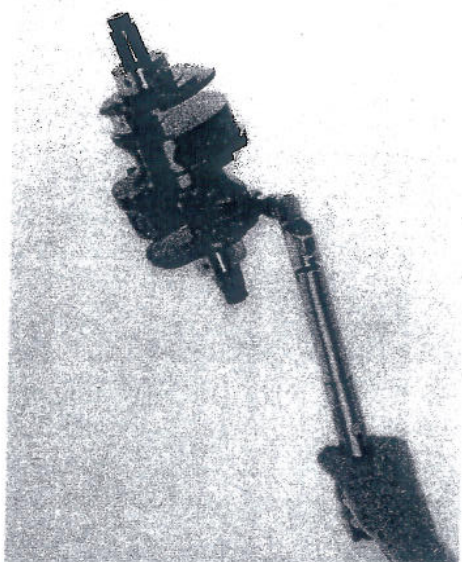


Fig. 131

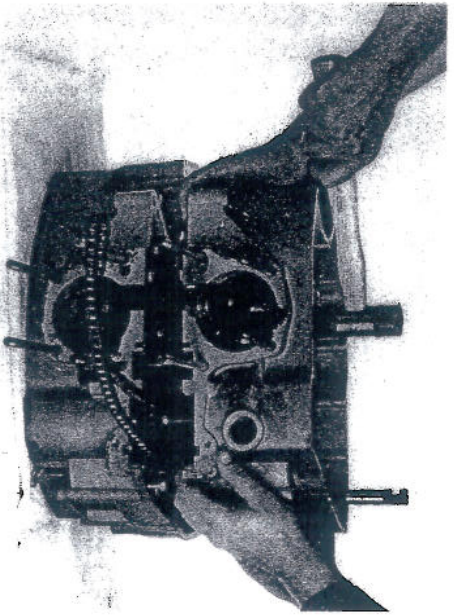


Fig. 123

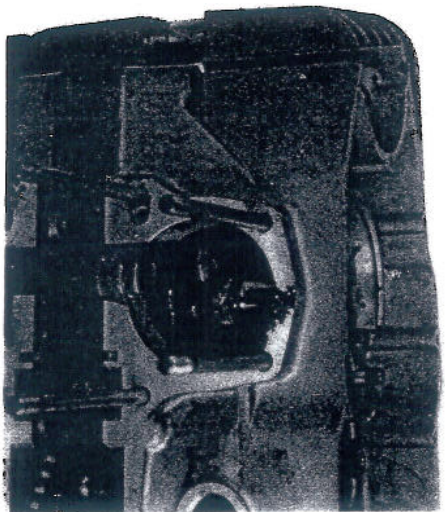


Fig. 124

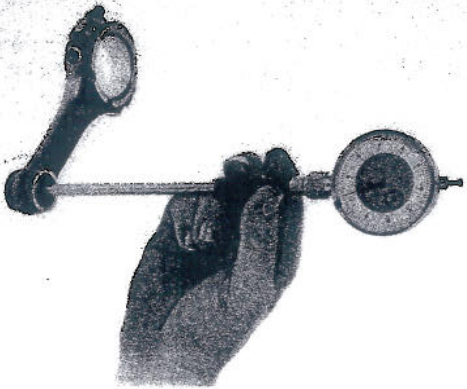


Fig. 125

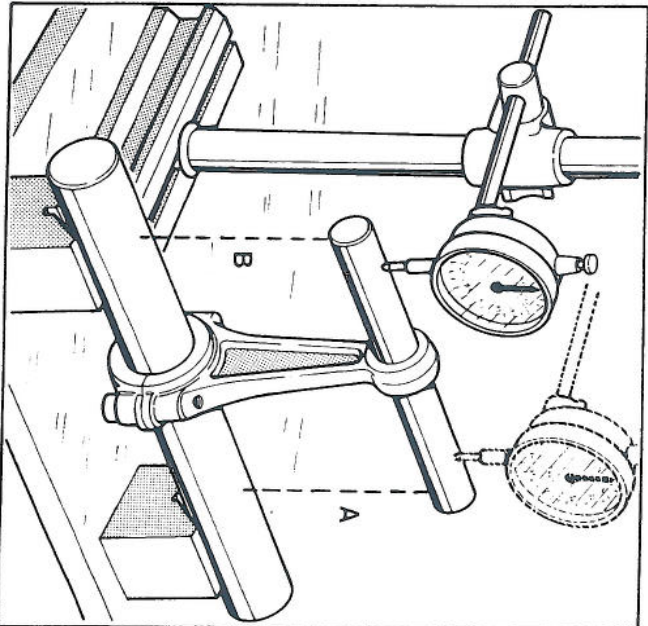


Fig. 126/a

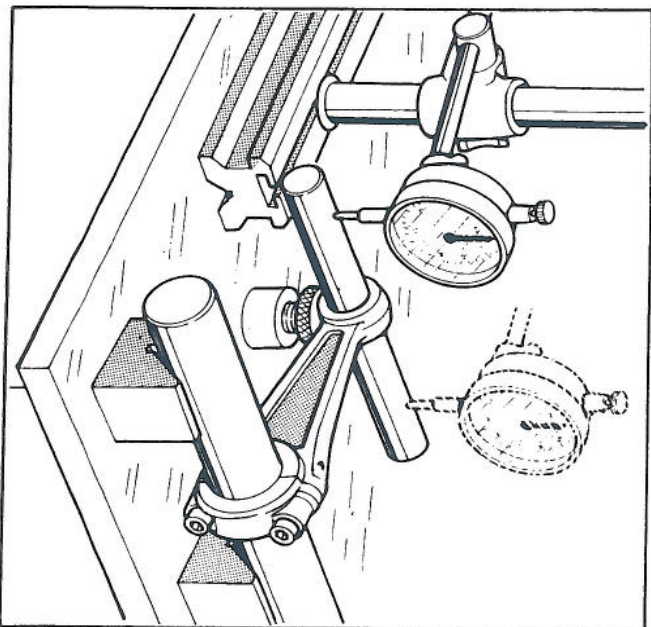


Fig. 126/b

REVISION MOTEUR

MOTOR ÜBERHOHLUNG

Nota: On ne peut pas redresser les bielles. Si l'erreur d'équilibrage dépasse les limites admises, substituer les bielles.

Contrôler les conditions des coussinets en bronze de bielle: ils ne doivent pas présenter des rayures, des traces de corps étrangers, etc...

Contrôler le jeu entre coussinet de bronze et pivot de la bielle. On peut faire ce contrôle par l'alesamètre et micromètre (figg. 127 et 128), mais la méthode la plus simple est celle du fil "Plastigage".

USAGE DU FIL "PLASTIGAGE"

Nettoyer soigneusement de l'huile soit le pivot que le coussinet de bronze. Couper un morceau de fil de longueur égale à la largeur du pivot, et le placer sur la surface du pivot, loin des orifices de passage d'huile (fig. 129).

Monter avec précaution la bielle, et serrer les boulons de fixation du chapeau jusqu'au couple de 3,5 Kgm (fig. 130).

Ensuite desserrer les boulons, enlever le chapeau et la bielle et contrôler, par l'échelle spéciale donnée avec fil, la largeur prise du "Plastigage" (fig. 131). Selon la largeur, en la comparant avec celle de petits traits dont l'échelle est fournie, on pourra obtenir immédiatement l'entité du jeu coussinet en bronze/goujon (à chaque petit trait de l'échelle correspond un jeu déterminé).

Nota: pendant ces opérations on aura soin de ne pas déplacer la bielle ou l'arbre, afin d'éviter de fausses lectures ou des déplacements du fil.

Jeu coussinet en bronze/goujon de bielle (au montage):
 $0,020 \div 0,060$.

Bemerken. Man darf die Pleuelstangen nicht ausrichten. Sollte der Parallelitätsfehler die zulässige Grenze überschreiten, so sind die Pleuelstangen zu ersetzen.

Prüfen Sie den Zustand der Pleuellager; sie dürfen keine Risse, keine dunklen Flecke usw. zeigen.

Prüfen Sie das Pleuellagerspiel. Diese Prüfung kann man mit der Anwendung einer Lochlehre und eines Mikrometers (Abb. 127 - 128) ausführen. Das leichteste und schnellste Verfahren ist aber das "Plastigage"-Verfahren.

RICHTLINIEN ZUR ABMESSUNG DES LAGER-SCHALENSPIEL MIT DEM "PLASTIGAGE"-VERFAHREN

Beseitigen Sie jede Ölspur vom Pleuellager und vom Kurbelzapfen. Schneiden Sie ein Stück "Plastigage"-Draht ab, das so lang sein soll, wie der Kurbelzapfen breit ist und legen Sie es auf den Kurbelzapfen weit von den Öllöchern (Abb. 129).

Setzen Sie die Pleuelstange vorsichtig ein und schrauben Sie die Bolzen zur Deckelbefestigung bis zum Drehmoment von 3,5 Kgm ein (Abb. 130).

Schrauben Sie jetzt die Bolzen los und entfernen Sie den Deckel. Entfernen Sie die Pleuelstange vom Kurbelzapfen und messen Sie die jetzige Dicke des "Plastigage"-Drahtes mit der Anwendung der Skala, die zusammen mit dem "Plastigage"-Draht geliefert wird, ab. (Abb. 131).

Der erlangte Wert ist das jetzige Pleuellagerspiel.

Bemerken. Achten Sie darauf, dass die Pleuelstange sowie die Kurbelwelle bewegungslos bleiben, während diese Arbeit ausgeführt wird.

Pleuellagerspiel: $0,020 \div 0,060$ mm.

REVISION MOTEUR

Remonter chaque chapeau sur sa propre bielle.
Faire attention à placer chaque chapeau dans le même côté après démontage.

B) CONTROLES

BIELLES

Contrôler les conditions de la coquille du pied de bielle.
Vérifier le jeu goujon/coquille (fig. 68 - fig. 125).
Jeu goujon/coquille (au montage): $0,026 \div 0,00$ (usure max: 0,05).

Substituer, si nécessaire, la coquille; on conseille de s'adresser à une usine spécialisée de rectification qui enlèvera la vieille coquille et la remplacera par une nouvelle au moyen d'une presse hydraulique. Le trou intérieur de la nouvelle coquille sera fini par alésage, ou mieux encore par une machine-outil, et porté au diamètre de $18,00 \div 18,021$.

Comme déjà vu, il faut que l'axe de la coquille soit parfaitement parallèle à l'axe du trou de la tête de bielle.

L'interférence de montage entre coquille et pied de bielle doit être de $0,052 \div 0,095$.

Contrôler l'équarrissage de la bielle.

On conseille même de faire effectuer cette opération par une usine de rectification spécialisée. Il s'agit de contrôler le parallélisme entre les axes des deux yeux de bielle (figg. 126/a et 126/b).

Ce contrôle doit être effectué avant de remonter les bielles soit vieilles que nouvelles. Erreur max de parallélisme admise: 0,02 mesuré à la distance de 100 mm de l'axe longitudinal de la bielle.

MOTOR ÜBERHOHLUNG

AUF KEINEN FALL markieren Sie Pleuelstangen oder Deckel durch einen Spitzbohrer.

B) KONTROLLEN

PLEUELSTANGEN

Prüfen Sie den Zustand der Büchse am Pleuelstangenfuß.
Prüfen Sie das Spiel Kolbenbolzen/Büchse (Abb. 68 und 125).

Spiel zwischen Kolbenbolzen und Büchse: $0,026 \div 0,00$ mm (Abnützungsgrenze: 0,05 mm).

Sollten Sie den Büchsensatz für angebracht halten, so wenden Sie Sich an eine vertrauenswürdige Schleifwerkstätte. Hier wird die alte Büchse herausgezogen und die neue Büchse mittels einer hydraulischen Presse eingebaut. Der innere Büchsendurchmesser ist dann durch eine Reibahle, oder noch besser durch eine dazu bestimmte Werkzeugmaschine nachzubohren, bis er $18,00 \div 18,021$ beträgt.

Es ist sehr wichtig, dass die Büchsenachse zu der Pleuelstangenkopfbohrung ganz gleichlaufend ist.

Das Spiel zwischen Büchse und Pleuelstangenfuß muss $0,052 \div 0,095$ mm betragen.

Prüfen Sie, dass die Achsen beider Pleuelstangenaugen gleichlaufend sind. Es ist ratsam, auch diese Arbeit von einer vertrauenswürdigen Schleifwerkstätte ausführen zu lassen (Abb. 126/a und 126/b).

Diese Prüfung ist vor dem Pleuelstangeneinbau auszuführen, auch wenn sie neu sind.

Der Parallelitätsfehler muss 0,02 mm nicht überschreiten; berücksichtigen Sie, dass die Parallelitätabmessung 100 mm weit von der Pleuelstangelängsachse auszuführen ist.

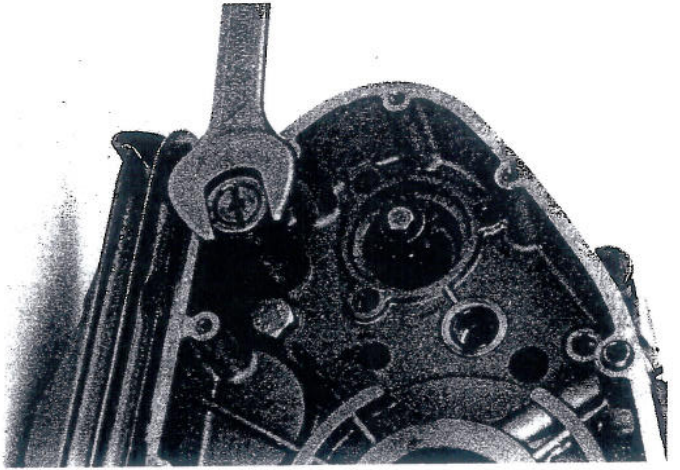


Fig. 118



Fig. 119



Fig. 120

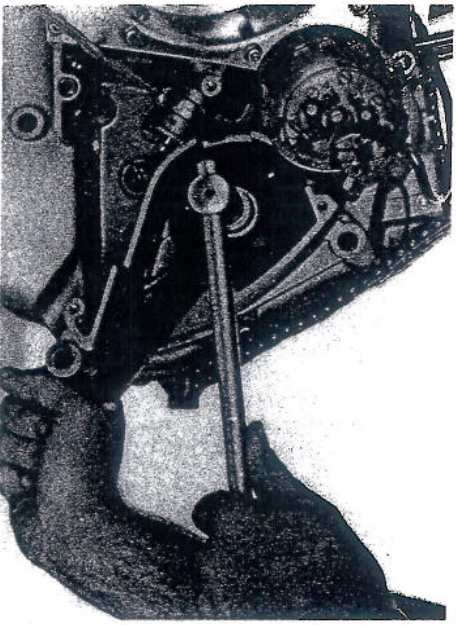


Fig. 121

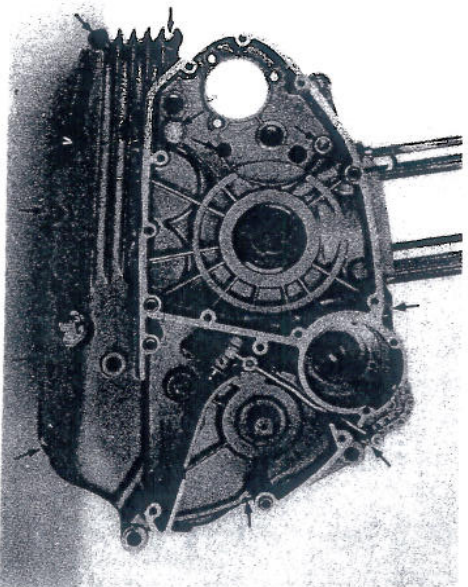


Fig. 122

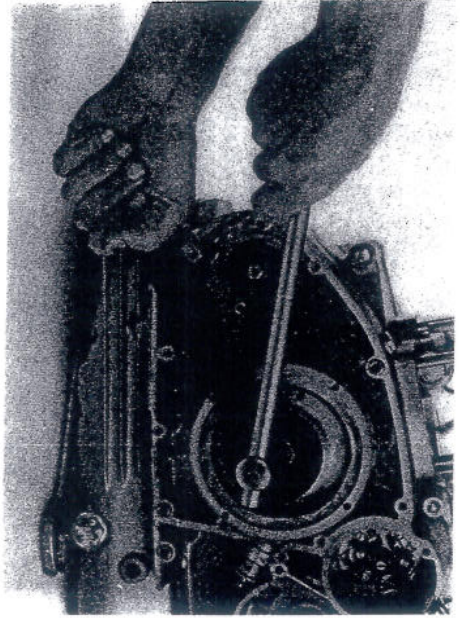


Fig. 114

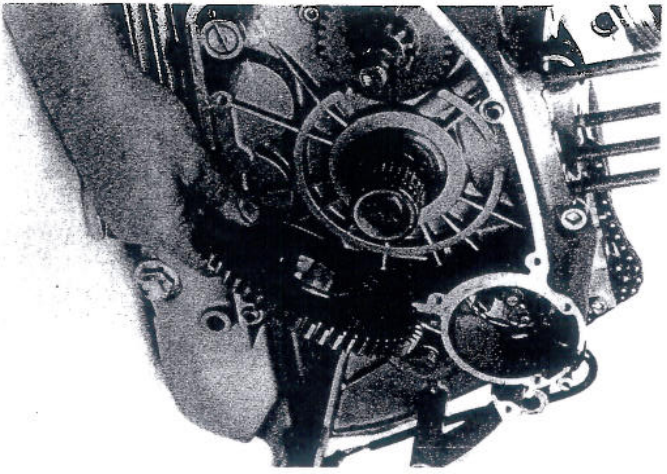


Fig. 115

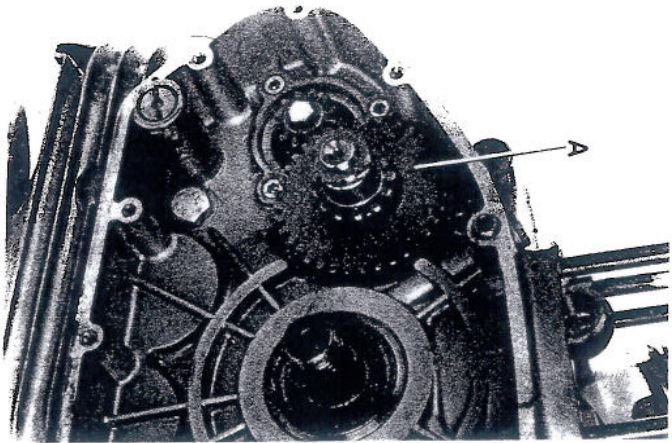


Fig. 116

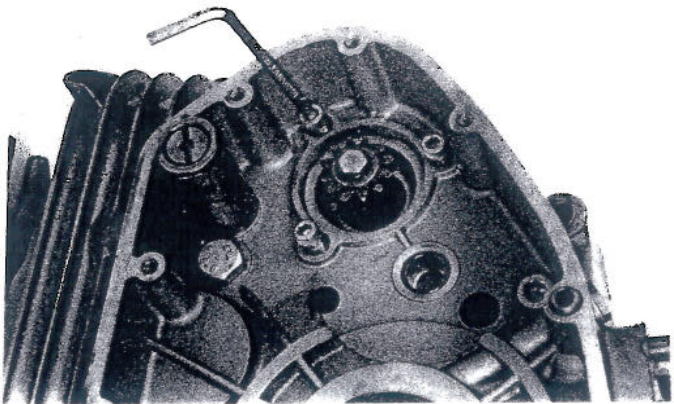


Fig. 117

REVISION MOTEUR

visser l'écrou de fixation du pignon, après avoir redressé la rondelle de sûreté (fig. 121).

Démonter la plaque des pointes platinées avec le complexe de l'avance à l'allumage.

Dévisser tous les boulons qui assemblent les deux semi-carters (indiqués en fig. 122).

Ensuite séparer les deux semi-carters au moyen d'un maillet en plastique (fig. 123).

ATTENTION! Pour séparer les deux semi-carters, placer la bielle selon fig. 124, afin que le tronc passe par l'ouverture pratiquée dans le semi-carter.

Après avoir séparé les deux semi-carters on pourra démonter l'arbre moteur, les arbres du changement de vitesses, le petit arbre de commande de la chaîne de distribution et le tambour sélecteur avec ses propres fourches.

- Démonter les bielles de l'arbre moteur, dévissant les boulons et enlevant les chapeaux.

Signer la bielle gauche (côté générateur) avec un point de vernis (mais pas avec un pointeau) pour la distinguer de la bielle droite.

Il est important que après le remontage chaque bielle travaille dans sa propre position d'origine. Il est pourtant nécessaire signer (au moyen d'un petit pinceau et un peu de vernis) le côté antérieur de chaque bielle (c'est-à-dire le côté qui est en face de la décharge).

Les chapeaux des deux bielles ne doivent pas être échangés entre eux.

MOTOR ÜBERHOHLUNG

88713.0125 (500 cc) und schrauben Sie die Versperrungsmutter aus, nachdem Sie die Sicherungsscheibe ausgerichtet haben (Abb. 121).

Bauen Sie die Platinkontaktplatte mit der Fliehkraftreglergruppe aus.

Schrauben Sie alle Gehäusemutter ab (Abb. 122).

Trenne Sie die Gehäusehälften mit der Anwendung eines Kunststoffknüppels (Abb. 123).

ACHTUNG! Um die Gehäusehälften zu trennen, setzen Sie die Pleuelstange so, dass die Stange durch den dazu bestimmten Spalt am Gehäuse gehen kann (Abb. 124).

Nachdem Sie die Gehäusehälften getrennt haben, können Sie die Kurbelwelle, die Schaltungswellen, die Steuerkettebetätigungswelle, die Schwalze mit den relativen Schaltgabeln ausbauen.

- Bauen Sie die Pleuelstangen von der Kurbelwelle aus, indem Sie die Bolzen abschrauben und die Deckel entfernen.

Markieren Sie die linke Pleuelstange (Generatorseite) mit einem Lackkennzeichen, damit sie man von der rechten Pleuelstange erkennen kann.

Es ist von grösster Wichtigkeit, dass jede Pleuelstange an ihrer Stellung zurückkehrt. Aus demselben Grund ist es nötig, die Vorderseite (Auslassseite) jeder Pleuelstange mit einem Lackkennzeichen zu markieren.

Die Pleueldeckel sind untereinander nicht zu verwechseln. Jeder Deckel ist an seiner ursprünglichen Stellung wieder einzubauen.

REVISION MOTEUR

travail de la flasque 0619.46.475 qui doit être Ø 65,77 ÷ 65,81 mm et de l'engrenage 0619.50.070 qui doit être Ø 49,141 ÷ 49,146 mm.

C) REMONTAGE

Effectuer dans l'ordre contraire les opérations de démontage, faire attention aux instructions suivantes:

- l'engrenage intermédiaire (qui se trouve entre celui du démarreur et celui de la roue libre) est pourvu de deux rondelles d'arrêt (fig. 119);
 - l'engrenage de la roue libre travaille sur deux cages de rotor à aiguilles, à l'intérieur desquelles il y a une douille en acier.
- Derrière l'engrenage est placée une rondelle (entre l'engrenage et le carter moteur) (fig. 120).

4) ARBRE MOTEUR, BIELLE, COUSSINETS DE BANC**A) DEMONTAGE**

Enlever la culasse et le cylindre; enlever les pistons; démonter la transmission principale, l'embrayage, les engrenages de la pompe à huile et l'arbre de commande chaîne de distribution; démonter aussi le rotor du générateur, la roue libre démarrage électrique, l'engrenage intermédiaire et le démarreur, comme déjà vu précédemment.

Bloquer le pignon de la transmission finale par l'outil spécial 88713.0124 (350 cc) ou 88713.0125 (500 cc) et dé-

MOTOR ÜBERHOHLUNG

durchmesser des Freilaufflansches (Nr. 0619.46.475). Er muss 65,77 ÷ 65,81 mm betragen. Messen Sie auch den Arbeitsflächendurchmesser des Zahnrades (Nr. 0619.50.070). Er muss 49,141 ÷ 49,146 mm betragen.

C) WIEDERERINBAU

Führen Sie die Ausbaurbeiten in umgekehrter Reihenfolge aus, beim Achten aufs Folgende:

- das Zwischengetriebe (das sich zwischen Anlassmotor und Freilauf befindet) ist mit zwei Distanzscheiben versehen (Abb. 119);
- der Freilaufzahnrad dreht auf zwei Nadellager, worin sich eine Stahlhülse befindet. Zwischen Freilaufzahnrad und Motorgehäuse ist eine Distanzscheibe einzusetzen (Abb. 120).

4) KURBELWELLE, HAUPTLAGER**A) AUSBAU**

Entfernen Sie Zylinderkopf, Zylinder und Kolben; bauen Sie den Primärtrieb, die Kupplung, die Ölpumpenzahnräder und die Steuerkettebetätigungswelle aus. Bauen Sie auch den Generatorrotor, den Freilauf des elektrischen Anlassers, das Zwischengetriebe und den Anlassmotor aus, wie schon erklärt.

Helten Sie das Schaltungszahnrad mit der Anwendung des Ducati-Sonderwerkzeuges 88713.0124 (350 cc) bzw



Fig. 109

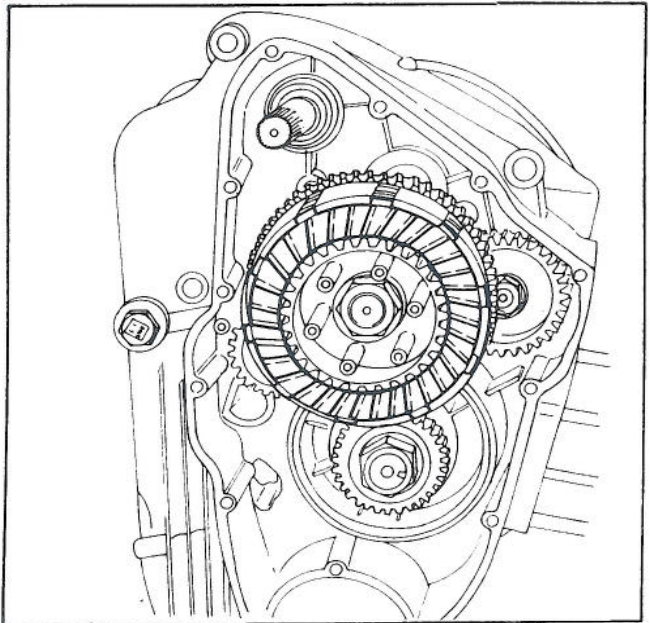


Fig. 111

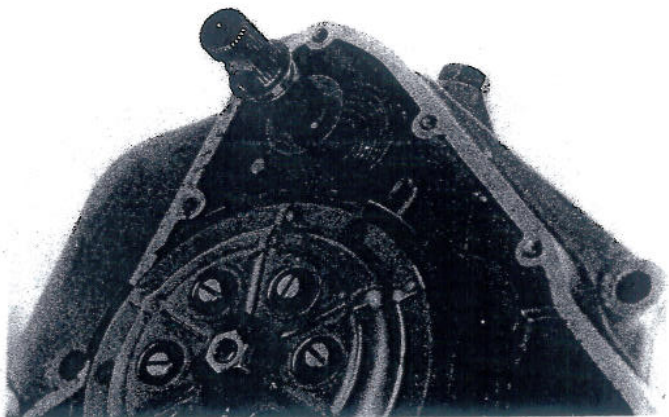


Fig. 113



Fig. 110



Fig. 112

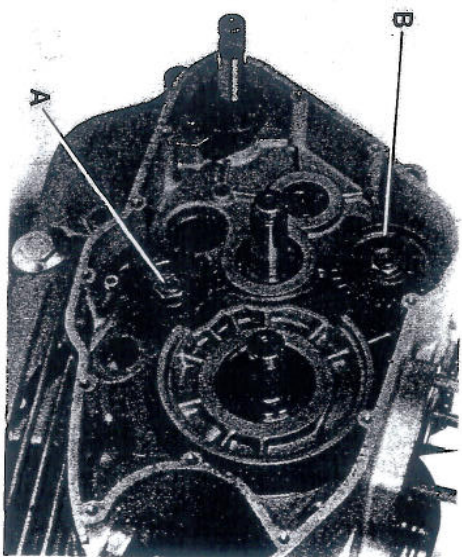


Fig. 105

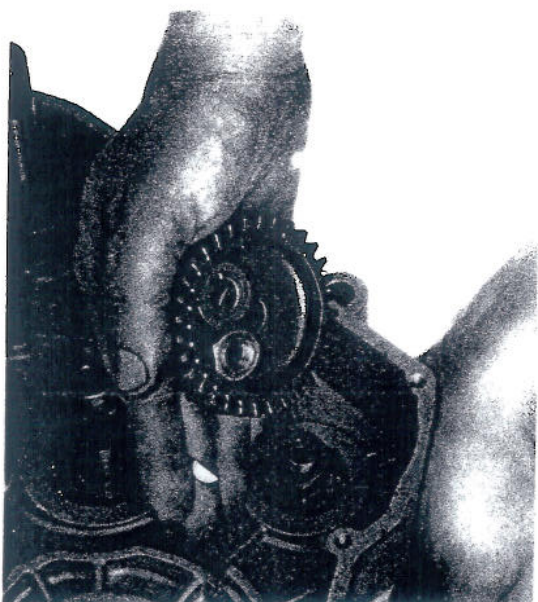


Fig. 106

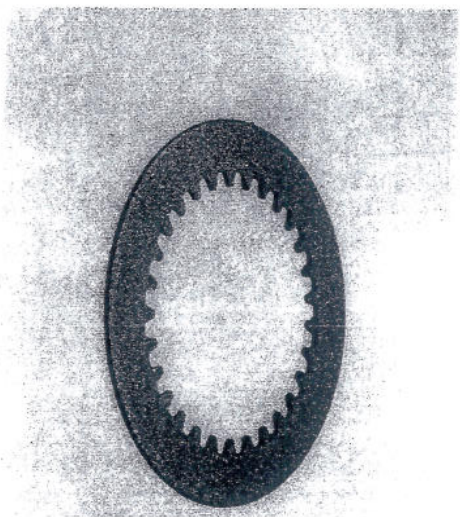


Fig. 107



Fig. 108

REVISION MOTEUR

MOTOR ÜBERHOHLUNG

COUPLES DE SERRAGE

ECROU ENGRENAGE TRANSMISSION

PRINCIPALE

ECROU EMBRAYAGE

7 ÷ 8 Kgm
5 Kgm

DREHMOMENT:

MUTTER DES PRIMÄRTRIEBS-

ZAHNRADS

KUPPLUNGSMUTTER

7 ÷ 8 Kgm
5 Kgm

3) GENERATEUR, DEMARRAGE ELECTRIQUE

A) DEMONTAGE

Oter le couvercle latéral gauche; ensuite bloquer le rotor du générateur au moyen de l'outil spécial 88713.0122 et dévisser l'écrou de fixation (fig. 114).

Puis enlever le rotor et la roue libre placée derrière le rotor (fig. 115). Oter l'engrenage intermédiaire et ses rondelles d'arrêt (A - fig. 116), dévisser les trois boulons à tête hexagonale (fig. 117) et enlever le démarreur.

Si'il faut, on peut dévisser la soupape limitatrice de la pression du circuit de graissage (fig. 118).

3) GENERATOR, ELEKTRISCHER ANLASSMOTOR

A) AUSBAU

Entfernen Sie den linken Seitendeckel des Gehäuses. Halten Sie den Generatorrotor mit der Anwendung des Ducati - Sonderwerkzeuges 88713.0122 und schrauben Sie die Versperrungsmutter ab (Abb. 114).

Ziehen Sie den Rotor sowie die Freilaufgruppe heraus (Abb. 115).

Entfernen Sie das Zwischengetriebe mit den relativen Distanzscheiben (A - Abb. 116). Schrauben Sie die drei Sechskantbolzen (Abb. 117) ab, und entfernen Sie den Anlassmotor.

Wenn nötig, kann man jetzt das Öreduzierventil abschrauben (Abb. 118).

B) CONTROLES

Contrôler l'état de tous les organes; surtout vérifier le fonctionnement de la roue libre; contrôler qu'il n'y a pas de traces d'usure ou d'endommagement sur les dents des engrenages et sur la piste de la roue libre.

Au cas où le démarreur marche à vide, vérifier si la roue libre fonctionne bien; en outre contrôler les diamètres de

B) KONTROLLEN

Prüfen Sie den guten Zustand aller Teile; insbesondere prüfen Sie die Leistungsfähigkeit des Freilaufes; prüfen Sie dass die Zähne der Zahnräder sowie der Freilauf keine Abnutzungsspuren zeigen.

Falls der Anlassmotor leerläuft, prüfen Sie dass der Freilauf in Ordnung ist; ausserdem messen Sie den Arbeitsfläche-

REVISION MOTEUR

MOTOR ÜBERHOHLUNG

Vérifier que les plateaux métalliques ne soient pas déformés mais parfaitement plats (user à ce bout une surface de contrôle) (fig. 107).

Contrôler l'épaisseur des plateaux de frottement (fig. 108).

- Epaisseur à l'assemblage: $3,0 \div 3,1$ mm chacun (usure max: 2,65 mm au total).

Mesurer la longueur des ressorts de l'embrayage (fig. 109).

- Longueur ressort libre à l'assemblage: 30,4 mm. (usure max: 28,9 mm).

C) REMONTAGE

Effectuer toutes opérations dans l'ordre contraire à celui de démontage, faisant attention aux instructions suivantes:

- Les rondelles de sûreté ne doivent jamais être usées deux fois: elles doivent être remplacées par d'autres nouvelles.
- En général, l'engrenage du petit arbre de commande de la chaîne de distribution il y a une ou plusieurs rondelles d'épaisseur (A - fig. 110).
- Les surfaces des embrayages à cônes doivent être parfaitement propres et sans graisse et sans huile.
- Avant l'assemblage lubrifier abondamment les plateaux d'embrayage.

ATTENTION: LES PLATEAUX DE FROTTEMENT DE L'EMBRAYAGE ONT UN COTE D'ASSEMBLAGE (fig. 111).

- S'assurer de remonter exactement les deux entretoises de l'ensemble de l'embrayage (fig. 112).
- Attention à ne pas oublier les deux rondelles et l'entretoise sur le petit arbre du démarrage à pédale (fig. 113).

Prüfen Sie, dass die Kupplungsmetallscheiben unverformt und ganzflach sind (zu diesem Zweck wenden Sie eine Richtplatte an) (Abb. 107).

Prüfen Sie die Stärke der Reibungsscheiben (Abb. 108).

- Standard-Stärke: $3,0 \div 3,1$ mm (Abnützungsgrenze: 2,65 mm).

Messen Sie ab, wie die Kupplungsfeder lang sind (Abb. 109).

- Federlänge: 30,4 mm (Abnützungsgrenze: 28,9 mm).

C) WIEDEREINBAU

Setzen Sie die verschiedenen Teile wieder zusammen, indem Sie dieselben Arbeiten wie beim Ausbau aber in umgekehrter Reihenfolge ausführen. Achten Sie sorgfältig aufs Folgende:

- Benutzen Sie immer neue Sicherungsbleche.
- Hintern Zahnrad der Steuerkettantriebswelle sind gewöhnlich eine oder mehr Distanzscheiben (A - Abb. 110).
- Die Kugelkupplungsflächen müssen ganz sauber sowie fettlos und öllös sein.
- Vor Einbauen schmieren Sie tüchtig die Kupplungsreihlscheiben.

ACHTUNG! DIE KUPPLUNGSREIBSCHEIBEN SIND SO EINZUBAUEIN, WIE ABB. 111 ZEIGT.

- Versichern Sie sich, dass beide Distanzstücke der Kupplungsgruppe richtig wieder eingebaut werden (Abb. 112).
- Achten Sie darauf, dass Sie beide Unterlegscheiben und das Distanzstück an der Kickstarterwelle nicht vergessen (Abb. 113).

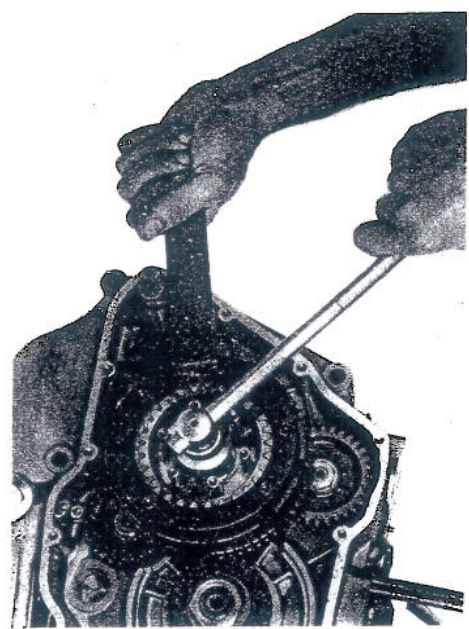


Fig. 100

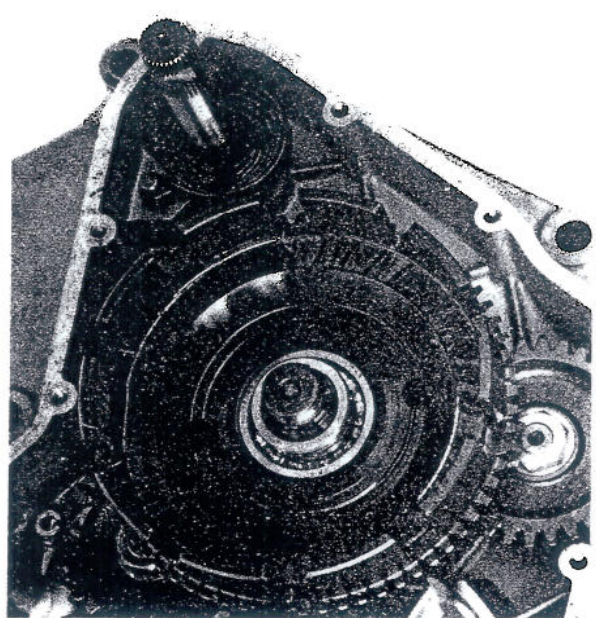


Fig. 101

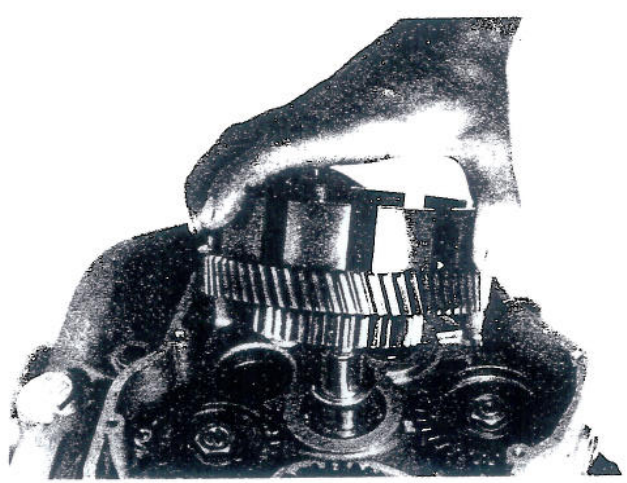


Fig. 102

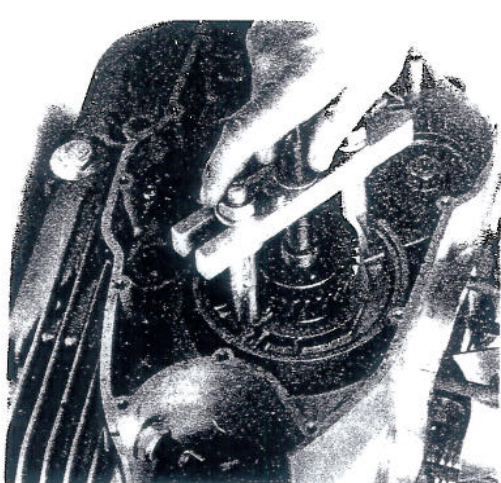


Fig. 103

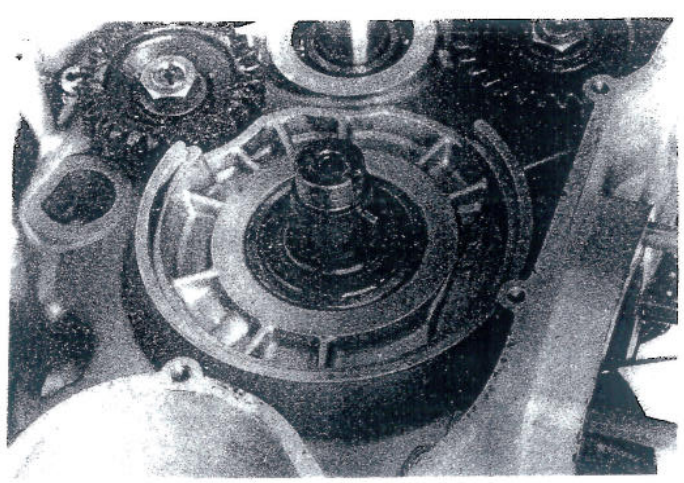


Fig. 104

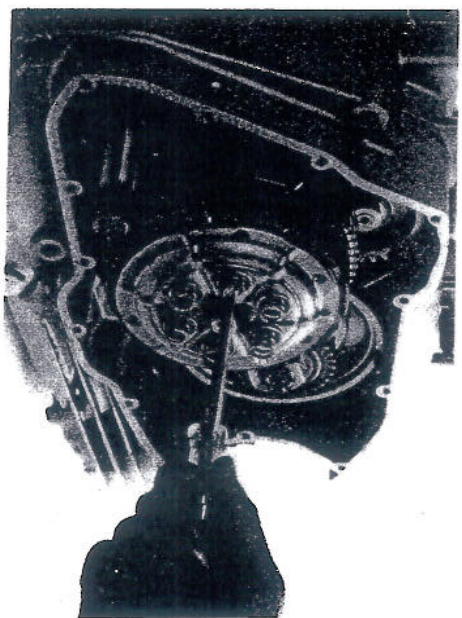


Fig. 96



Fig. 97

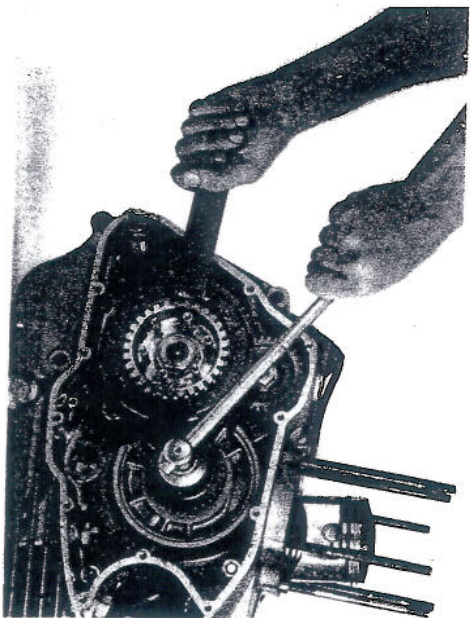


Fig. 98

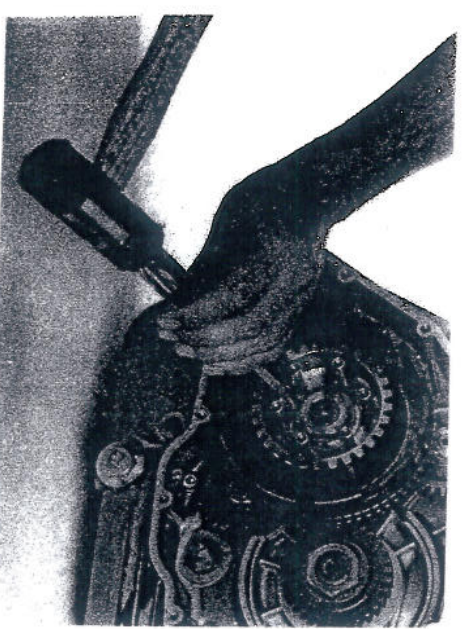


Fig. 99

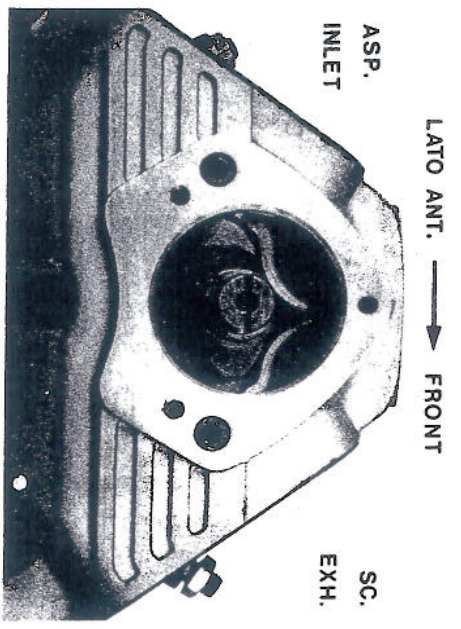


Fig. 92

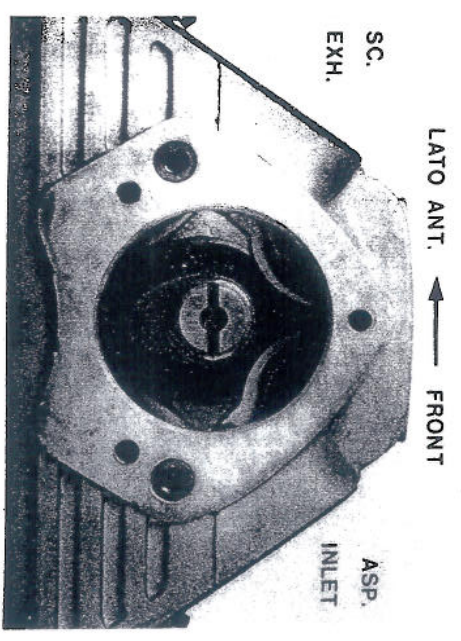


Fig. 93

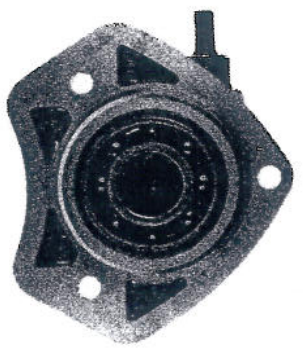


Fig. 94

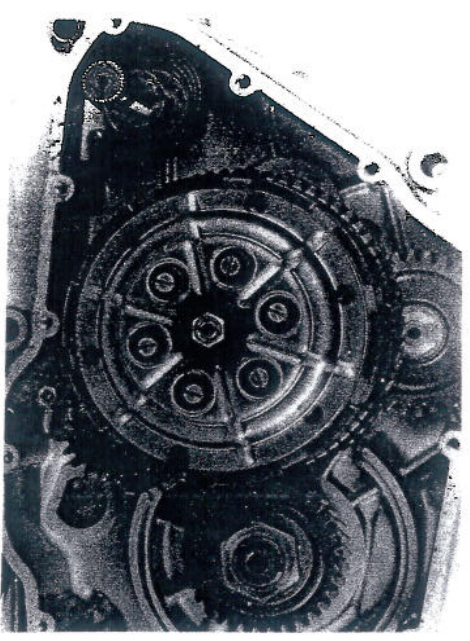


Fig. 95

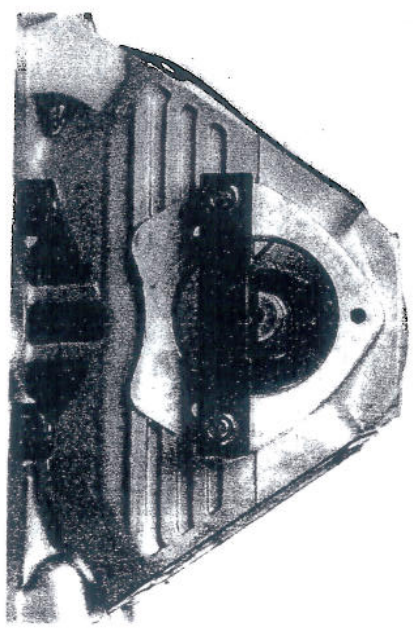


Fig. 88

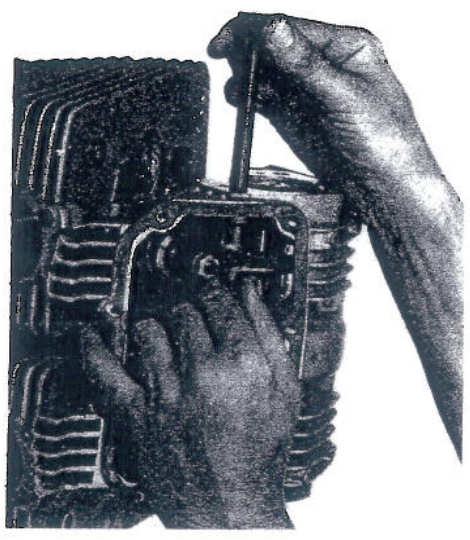


Fig. 89

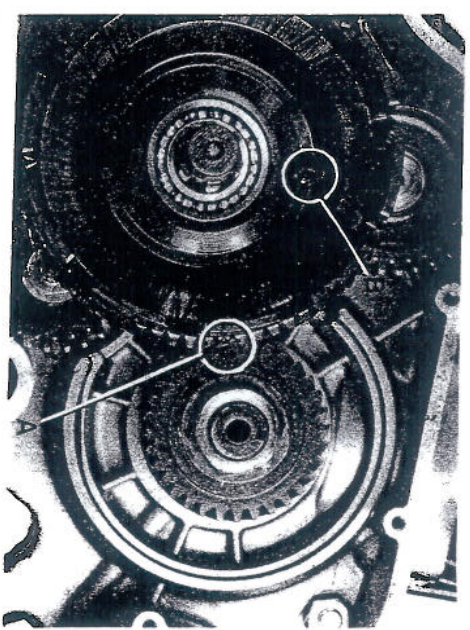


Fig. 90

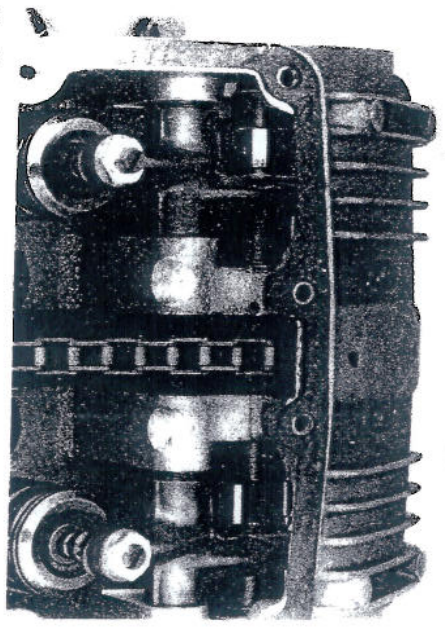


Fig. 91

REVISION MOTEUR

MOTOR ÜBERHOHLUNG

Redresser la rondelle de sûreté (fig. 99) et, après avoir bloqué le tambour d'embrayage par l'outil spécial 88713.0562, dévisser l'écrou de fixation (fig. 100).

Enlever l'entretoise placée derrière le tambour intérieur de l'embrayage (fig. 101) et démonter la cloche derrière laquelle se trouve une autre entretoise, qui diffère de la précédente (fig. 102).

Par un extracteur à deux bras, puiser l'engrenage de la transmission principale (fig. 103), faisant attention à la clavette (fig. 104).

Après avoir dressé les rondelles de sûreté, dévisser les deux écroux de fixation des engrenages de la pompe à huile (A) et du petit arbre de commande de la chaîne de distribution (B) (fig. 105).

Attention: Ces deux écrous ont un FILETAGE A GAUCHE. Pour enlever les deux engrenages faire lever par un tourne-vis ou un petit extracteur à deux bras.

Chaque engrenage est pourvu d'une clavette; en outre derrière l'engrenage du petit arbre de commande de la chaîne de distribution il y a des rondelles d'épaisseur (fig. 106).

B) CONTROLES

Vérifier que les surfaces des dents des engrenages ne soient pas ébréchées et n'aient pas des rayures, des degrés etc. Contrôler que les clavettes et leurs logements soient en bon état et même les surfaces des embrayages à cônes.

Fig. 92 - 93: lato anteriore = côté avant

ASP = Aspiration

SC = Echappement

Richten Sie die Sicherungsscheibe auf (Abb. 99) und schrauben Sie die Gegenmutter ab (Abb. 100), nachdem Sie die Kupplungsstrommel mit der Anwendung des Ducati-Sonderwerkzeuges 88713.0562 festgesetzt haben.

Entfernen Sie den Distanzring, der sich hinter der Kupplungsstrommel (Abb. 101) befindet, und jetzt bauen Sie das Kupplungsgehäuse aus. Hinter diesem befindet sich noch ein Distanzring, der ganz verschieden ist (Abb. 102).

Durch einen zweiarmligen Abzieher ziehen Sie den Zahnrad der Hauptwelle (Abb. 103) beim Achten der Scheibfeder heraus (Abb. 104).

Nachdem Sie die Sicherungsscheiben aufgerichtet haben, schrauben Sie die Mutter zur Befestigung der Zahnräder der Ölpumpe (A) sowie der Steuerkettantriebswelle (B) ab (Abb. 105).

Achtung! Beide Mutter sind mit LINKSGEWINDE versehen.

Um beide Zahnräder herauszuziehen, wenden Sie einen Schraubenzieher oder einen Zweiarmligen Abzieher an. Jeder Zahnrad ist mit einer Scheibfeder versehen. Ausserdem hinterm Zahnrad der Steuerkettantriebswelle kann eine oder mehrere Distanzscheiben sein (Abb. 106).

B) KONTROLLEN

Prüfen Sie, dass die Zähne der Zahnräder nicht abgesplittert sind, und dass sie keine Rille, keine Stufen oder braune Flecke usw. zeigen.

Prüfen Sie, dass die Scheibfeder und ihre Sitze sowie die Kegelkupplungen in gutem Zustand sind.

Abb. 92 - 93: lato anteriore = Vorderseite

ASP = Einsaugung

SC = Auspuff