

## COME SMONTARE LA FRIZIONE DEL KTM 450



La prima uscita di questa nuova sezione è davvero utile e interessante, soprattutto per chi ha un ktm 450 come me e non ha la minima idea di come si smonti una frizione ormai bruciata. Ancora una volta Giorgio all'opera sotto l'occhio della nostra fotocamera!

Per chi vuole maggiori info può rivolgersi nel nostro forum nell'area FAQ domande frequenti.

Istruzino per l'uso:

Per eseguire questo tipo di operazioni bisogna essere precisi, ordinati e magari sicuri di avere tutto ciò che occorre per eseguire l'operazione.

a) [Ovvio ma non si sa mai] dischi di sughero (per il kappa sono 7) i dischi di ferro magari quando la moto è un pò vecchia.....

b) n°2 Guarnizione Carter [Lato Destro Frizione e non gruppo accensione Sinistro, sono diversi e se ti sbagli a comprarli devi fare un altro viaggio dal rivenditore.]

c) Olio Motore [ndr 4tempi in questo caso].

d) Chiavi e brucole [Magari di tutte le misure per maggiore sicurezza] Chiave Inglese 10-12-13

e) Pick per il carter nel caso che maldestramente abbiate rovinato entrambe le guarnizioni.

f) Non dimenticare nulla di quello che è scritto sopra altrimenti è meglio che non aprì nulla!

**Prima di cominciare:** Se volete lasciare l'olio motore all'interno bisogna sdraiare la moto completamente a terra in maniera orizzontale. Se invece volete sostituirlo prima del cambio frizione procedere allo svuotamento totale togliendo l'apposito bullone sotto il motore, l'ideale sarebbe farlo dopo aver fatto girare il motore ad alti regimi per aiutare la sua completa defluenza in un apposito contenitore.



**Passo Uno:** Smontare il pedale del freno posteriore. E' composto da un perno e dalla leva, unica cosa da ricordare è di fare attenzione ai cuscinetti installati sul perno che regge la leva.

**Passo DUE:** Allentare i bulloni, svitando con metodo a croce (vedi fig.1) dal carter. Importante ricordare l'ordine delle viti smontate perchè sono di misura diversa e non si possono rimettere a caso, ma ognuna nel suo buco di origine (per aiutarvi in questo prendete una vite di riferimento e una volta che tutte sono allentate cercate di metterle una vicino all'altra in senso orario o antiorario come preferite).

**Passo tre:** Una volta tolto il carter e controllato bene la guarnizione vanno smontate sempre con metodo a croce la cosiddetta "gabbia del prigioniero" ovvero la culla della frizione. Sono 6 viti e su ognuna c'è una molla, vanno svitate sempre con attenzione per evitare che le molle facciano uscire il coperchio troppo velocemente.

**Passo quattro:** Vanno sfilati in ordine i dischi di acciaio e i dischi di sughero. Prendere i nuovi dischi e inserirli nello stesso ordine dei vecchi appena sfilati, ovvio che dovete osservare prima con quale sequenza iniziano e finiscono. Nota particolare, i dischi di sughero hanno dei denti che vanno infilati nella stessa posizione di quelli precedentemente sfilati, ho notato che la circonferenza della culla è come un orologio e basta prendere come riferimento il dente in alto che rappresenta le ore 12.00 di questo orologio.

**Passo Cinque:** Procedere alla chiusura della culla reinserendo il coperchio superiore e avvitando le viti sempre con ordine incrociato per evitare di serrare solo una parte. Procedere al controllo della guarnizione e solo se presenta parti rotte lungo la circonferenza procedere alla sua sostituzione o aggiustarla con il pick se sprovvisti (mai vi avevo avvisati prima di cominciare).

**Passo sei:** Chiudere il carter avvitando le viti sempre in maniera incrociata, procedere poi all'innesto del pedale del freno posteriore che non presenta grosse difficoltà nell'installazione.

Avete appena sostituito la frizione guasta sul Ktm e potete tornare in sella!