

Rumorosità trasmissione

Inviato da GROG - 18/02/2023 13:52



Buongiorno a tutti,

Soprattutto ai bassi regimi noto dei fastidiosi rumori alla trasmissione.

Qualcuno può dirmi se nella trasmissione finale (accoppiamento CARC/Cerchio) esistono dei tamponi parastrappi.

Avendo la moto quasi 18 anni si potrebbero essere deteriorati e generare rumori fastidiosi?

=====

Re: Rumorosità trasmissione

Inviato da peppev10 - 18/02/2023 15:48

Sicuro che non si sia deteriorato il silent-block dell'asta di reazione?

=====

Re: Rumorosità trasmissione

Inviato da GROG - 20/02/2023 23:11

Ottima osservazione

TRa poco finisco la laboriosa costruzione del cavalletto centrale ,poi metto olio cambio 85/145 e se non basta vado di sostituzione boccole.

grazie ogni scambio di opinioni tra Guzzisti vale ORO

seguiranno aggiornamenti.

Nelle Marche ci verrei volentieri ma ancora non posso confermare.

Grog

=====

Re: Rumorosità trasmissione

Inviato da Pinhead - 16/03/2023 02:37

Mentre tutte le unità finali CARC sono identiche a parte il colore delle custodie, ci sono differenze

sostanziali per il cambio, la frizione e l'asta di reazione nel corso degli anni.

L'asta di reazione sulle prime moto non aveva una boccola silentbloc nella parte anteriore, solo un altro dei cuscinetti sferici utilizzati nel braccio del ponte reattivo nella guida finale. Nel corso del tempo questi si consumano e possono portare a tutti i tipi di orribili rumori "Clanking". Questo può essere esacerbato da un altro problema che è la perdita di tensione nella pila della rondella di Bellville che controlla l'ammortizzatore a camma frontale sull'albero di ingresso dei primi modelli di frizione a doppia piastra a sei velocità.

I primi modelli a due valvole per cilindro utilizzano la venerabile frizione a doppia piastra il cui design originale risale al 1967! Questo non contiene alcun tipo di meccanismo di assorbimento degli urti e su queste biciclette quel compito è intrapreso dall'ammortizzatore a camma facciale sopra menzionato e dall'isteresi dell'incollaggio in gomma sintetica tra le due metà dell'albero cardanico.

Con l'avvento dei modelli a quattro valvole per cilindro arrivò una nuova frizione a piastra singola che conteneva un meccanismo di assorbimento degli urti al centro della piastra di attrito. Questo, insieme all'albero cardanico legato, è stato ritenuto sufficiente per il compito e l'ammortizzatore a camma frontale nel cambio è stato lasciato cadere. È interessante notare che è riapparso nel cambio della California 1400, ma la Cali non usa l'albero legato in due parti utilizzato sulle moto CARC.

Con la bici del poster originale mi aspetterei che il problema sia principalmente a quello dei cuscinetti sferici nell'asta di reazione che viene frustata, ma c'è la possibilità che la pila della rondella di Bellville sia crollata. La cura per questo, (che in realtà c'era una nota tecnica dalla fabbrica.) è smontare l'albero di ingresso del cambio e aggiungere alcuni spessori di precarico alla pila di Bellville per fermare le camme facciali che tintinnano l'una contro l'altra al minimo o sotto carico leggero. Purtroppo questo richiede la rimozione e la scissione del cambio. Niente di particolarmente difficile ma dispendioso in termini di tempo e costoso se stai pagando qualcun altro per farlo.

=====