



GUIDA ALLA LUBRIFICAZIONE DEL CAVO FRIZIONE SUZUKI SV650

tratto dal forum

www.sv-italia.it

Uno dei "difetti" spesso imputato alla nostra moto, la SV650 (indifferentemente dall'anno di produzione), è la durezza della leva della frizione. Spesso, però, la "colpa" è della scarsa lubrificazione del cavo che scorre all'interno della guaina, benchè il sistema di cavo e guaina "bowden" con rivestimento in teflon all'interno, dovrebbe garantire una manutenzione pari a zero e una certa costanza di rendimento.

Questa guida si pone l'obiettivo di spiegare come rendere (o mantenere) la leva morbida come se cavo e guaina fossero sempre nuovi. Ovviamente è buona norma controllare periodicamente che il cavo non abbia segni di cedimento nei punti visibili, ed eventualmente sostituirlo se e quando necessario.

Visto che il risultato che ho ottenuto ideando ed utilizzando questa procedura è stato davvero ottimo, ho deciso di condividerla con voi. È, tra l'altro, una procedura generica che va bene anche per altre moto (con comando frizione a filo) e per i cavi gas, con i dovuti accorgimenti a seconda di come sono fatti il cavo, la guaina e i loro terminali.

Avevo tentato precedentemente anche la soluzione della siringa con l'olio, del wd40 e compressore, ma niente, tentativi sempre vani e olio che non scendeva/penetrava. Con questo metodo ci vuole tempo e pazienza, ma almeno ha funzionato.

Partiamo da Strumenti e Attrezzi:

- il cavo+guaina frizione, smontato dalla moto;
- termorestringente da 15mm di diametro (o poco di più) "a riposo";
- accendino;

NOTA 1: non usate il phon o la pistola termica perchè serve di scaldare solo pochi centimetri di termorestringente, con la fiamma dell'accendino si riesce a scaldare solo il pezzetto necessario.

- lubrificante/sbloccante spray o a gocce;

NOTA 2: Qui si potrebbe aprire una diatriba enorme su cosa/come e chi usare, comunque il WD40 va bene anche se a lungo termine la lubrificazione potrebbe non essere il massimo, personalmente ho usato un olio spray a base di PTFE specifico per armi che va alla grande (è anche pulente e penetrante), si chiama Kiku Slide. Se ho scelto bene me lo dirà il tempo, ma ovunque abbia usato tale prodotto, i risultati si sono sempre rivelati ottimi e duraturi.

Un'altra buona alternativa potrebbe essere usare un olio al PTFE "secco".

Un'altra alternativa che mi suggeriscono sarebbe il petrolio bianco, ma anche questa non l'ho provata, comunque non mi sembra irragionevole.

Quello di cui mi raccomando è che la regola generale sia questa: NO grasso, SI olio.

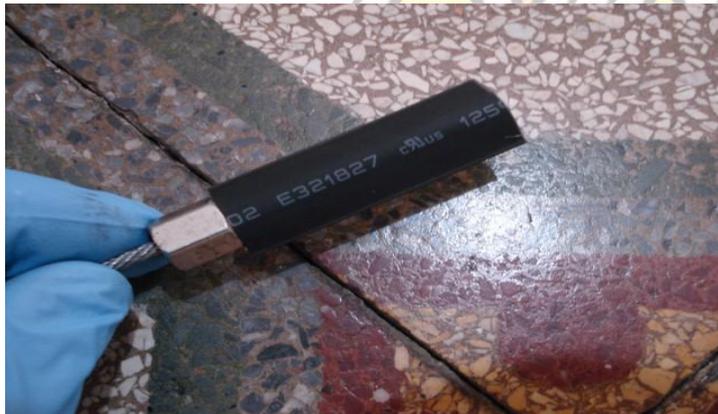
- carta assorbente;

- pazienza.

Prendiamo il termorestringente da 15mm e ne tagliamo un pezzo di circa 5cm di lunghezza.



Facciamo passare il termorestringente sul regolatore filettato che si aggancia dal lato del carter pignone e inseriamo la guaina finò a metà sulla guaina.



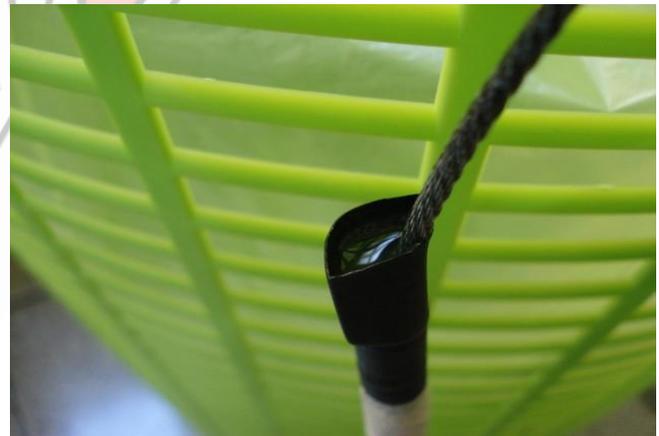
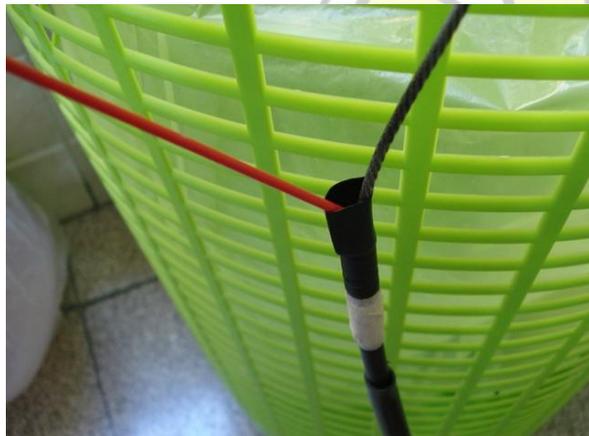
Scaldiamo con l'accendino solo la metà a contatto con la guaina della frizione, così facendo otteniamo, nell'altra metà, un bicchierino/imbutino. Io ho fatto il bicchierino un po' piccolo, potevo farlo un po' più grande.



Ecco qui come si presenta l'imbutino/bicchierino:



Prendiamo quindi il cavo dal lato del bicchierino e riempiamo quest'ultimo di spray/olio.



E da qui viene il bello: dobbiamo muovere il cavo frizione su e giù (tirare e spingere quindi) tenendo ferma la guaina. Quando il bicchierino si sarà svuotato, lo riempiamo di nuovo e ricominciamo a muovere su e giù il cavo. Avanti così finché dall'altro lato della guaina inizierà ad

uscire dapprima morchia mista a sbloccante/lubrificante (una poltiglia inguardabile), poi insistendo, insistendo e insistendo, uscirà finalmente olio pulito.

Quando uscirà olio pulito allora avremo terminato la procedura, ma ce ne accorgeremo anche perchè il cavo scorrerà in maniera molto più fluida e con molta meno fatica all'interno della guaina.

NOTA 3: Ho fatto anche un tentativo lasciando il cavo e la guaina appesi con il bicchierino pieno di sbloccante/lubrificante, ma la morchia all'interno della guaina impediva allo sbloccante/lubrificante di scendere da solo. Se non vi mettete con pazienza e muovete il cavo "invitando" l'olio/lubrificante a scendere, non concluderete niente.

Al termine della procedura vedrete che, riempiendo il bicchierino da sopra, in pochi secondi esso si sarà svuotato e l'olio sarà sceso di sotto, anche senza muovere il cavo.

In totale avrò mosso su e giù con il cavo per una decina di minuti (cavo e guaina con circa 20.000km e meno di 3 anni di vita, neanche troppo vecchi), quindi armatevi di musica, tv o altro per passare il tempo e non fissarvi su quello che state facendo, altrimenti non vi passa più.

Qui si vede la morchia che inizia a fuoriuscire...



Ed ecco qua dopo un altro paio di "bicchierini"...



Lasciate riposare il tutto (sempre con il bicchierino in alto) per qualche ora (così cola bene e non sporca una volta rimontato colando nel carter pignone), poi rimontate il tutto e... sentirete che differenza!



A mio parere (ma non ho avuto modo ancora di fare la prova, la farò più in là nel tempo), una volta fatto questo procedimento "d'impatto", per tenere lubrificato il cavo nel lungo periodo potrebbe bastare anche applicare la stessa procedura smontando solo il cavo dalla leva e mettendo della carta assorbente nel carter pignone (così l'olio che cola non sporca nulla), senza tirare via tutto dalla moto.

Ultime due cose:

1. Prima di rimontare il cavo sulla moto controllate anche l'attuatore frizione; anche lui deve essere pulito e lubrificato. Se necessario smontatelo (sono giusto due viti) dal supporto sul carter, pulitelo e lubrificatelo sia nella parte anteriore che posteriore (occhio a non far fuoriuscire le sfere-guida che si trovano all'interno, altrimenti sono guai). Già che ci siete, sfilate anche l'asta di spinta e pulitela (questo non è fondamentale, è più un "puntiglio"),

- sarà sicuramente sporca perchè raccoglie gli schizzi di grasso provenienti dalla catena.
2. Una volta rimontato il tutto procedete alla regolazione sia dell'attuatore che del gioco della leva frizione come riportato nel manuale di uso e manutenzione, seguendo scrupolosamente tutti i passaggi (quindi mettendo tutti i registri a zero e via dicendo). Può sembrare una banalità, ma è un passaggio molto importante.

Un saluto, [sniper765](#) dal forum www.sv-italia.it

FINE

