

RIFACIMENTO COMPLETO DEL MOTORE E TRASMISSIONE R1100S

Dal sito <http://forums.pelicanparts.com/showthread.php?t=383565&highlight=winter+tuneup>

Fasterpatrick 21 Dec 2007 R1100S

http://www.vma.cape.com/~patrick/temp/kates_bike/r1100s.html



45.000 km, millerighe dell'albero d'ingresso al cambio 🙄



45.000 km, femmina del millerighe della frizione 🙄



Nuovo e vecchio alberino millerighe.



Nuovo e vecchio alberino millerighe.



Nuovo alberino d'entrata cambio.



Nuova femmina del millerighe della frizione.



Usura elevata dell'alberino d'entrata cambio 😞 dopo altri 37.000 km (totale 82.000).
Notare la presenza di grasso Honda Moly 60 ben distribuito ovunque.



Usura elevata della femmina del millerighe della frizione 😞 dopo altri 37.000 km (totale 82.000).



😞



Valvole d'aspirazione sinistra 😞



Valvole di scarico sinistra 😞



Valvole d'aspirazione destra 😞



Valvole di scarico destra 😞



Camera di scoppio sotto la testata sinistra 😞



Camera di scoppio sotto la testata destra 😞



Valvole d'aspirazione sinistra 😊 pulite e in buono stato.



Valvole di scarico sinistra 😞 pulite ma in cattivo stato.



Valvole d'aspirazione destra 😊 pulite e in buono stato.



Valvole di scarico destra 😞 pulite ma in cattivo stato.



Pistone sinistro 😞



Pistone destro 😞



Cilindro sinistro 😞



Cilindro destro 😞



Pistone e fasce elastiche 😊.
Notare che non sono ben sfasate di 120° tra loro.



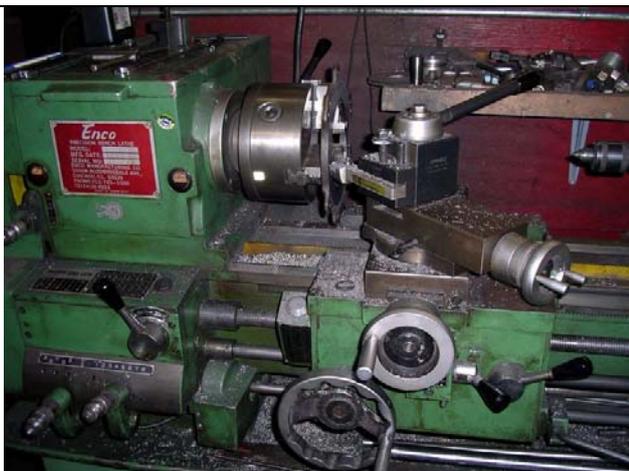
Piastra della frizione, montata sul mandrino del tornio.



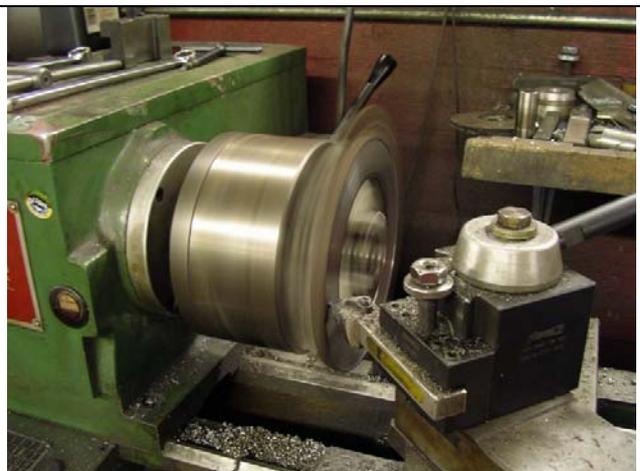
La piastra della frizione è deformata 😞.



Tornitura della piastra, allo scopo di ricostruirne il piano.



Vista del tornio.



Il mandrino del tornio in fase di funzionamento.



Dopo la tornitura è molto meglio 😊.



Piastra di pressione e piastra della frizione.



La piastra di pressione frizione è deformata 😞.



Dopo la tornitura è tornata diritta. 😊



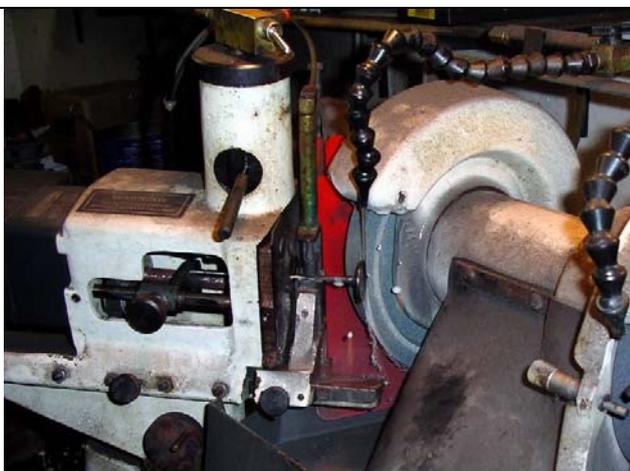
Piastra di frizione e piastra di pressione rettificate 😊.



Hmm... 0.009" (0.2286 mm) d'escursione.



La flangia dell'albero motore è diritta 😊!



Rettifica di una valvola di scarico.



happy LH exhaust valves! 😊



happy RH exhaust valves! 😊



carbon after cooking with a cutting torch



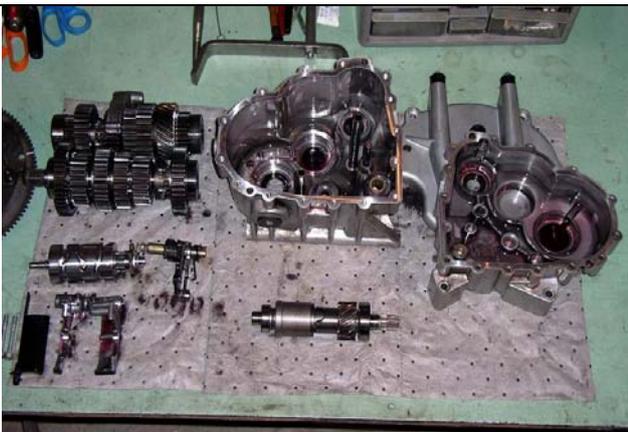
baking soda blasted and washed



waiting for new rings 😊



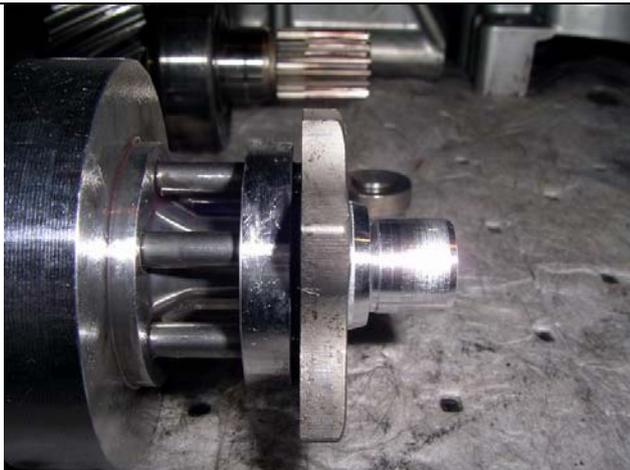
waiting for new rings 😊



tranny



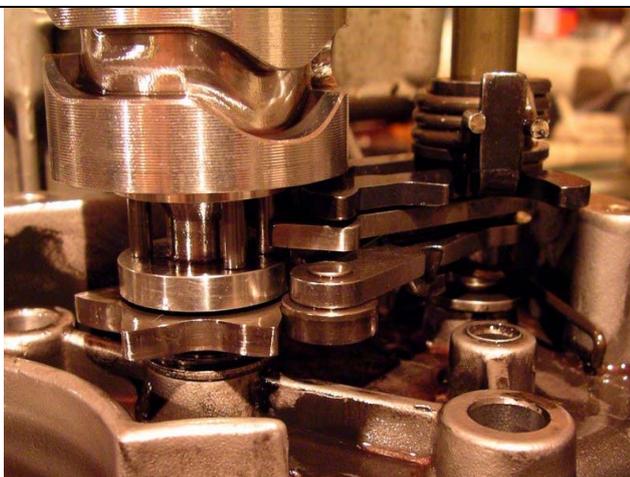
primary shaft



tooling marks on the shift star 😞



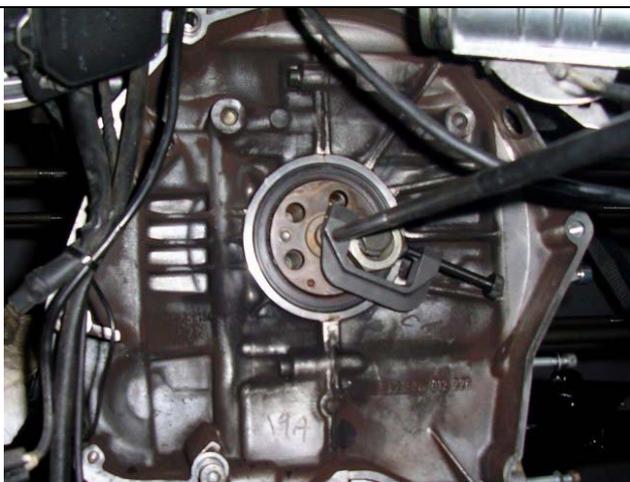
tooling marks polished away 😊



shiny shifty bits, polished the shift arm too



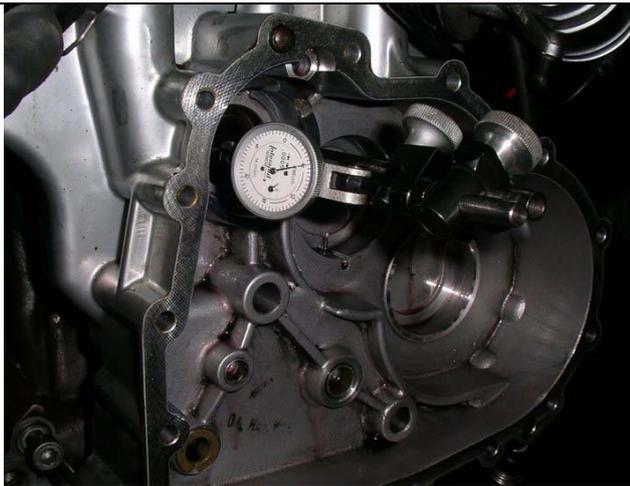
de-wobbling clutch housing mounts on flywheel



test indicator stand attached to crankshaft flange



front transmission case installed, test indicator zeroed at 12 o'clock on the input shaft front bearing bore



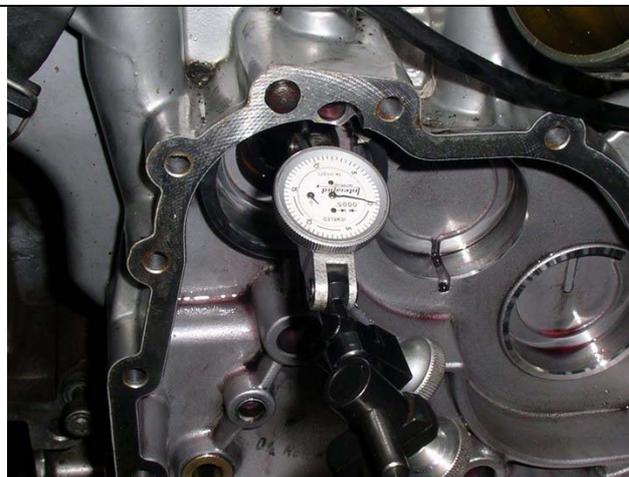
crank spun 90 degrees counterclockwise the bearing bore is 0.0050" closer to the crank centerline at 9 o'clock



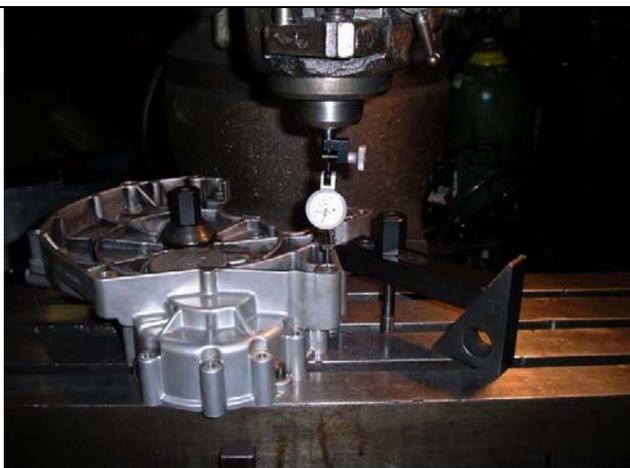
crank spun another 90 degrees... 0.0100" closer to the crank centerline at 6 o'clock



crank spun another 90 degrees... 0.0035" closer to the crank centerline at 3 o'clock



Back to zero at 12 o'clock, so you know nothing slipped. The input shaft rides 0.0050" high and 0.00075" to the right in relation to the crankshaft.



centering off the dowel pin bore



dowel bore in front case bored offset 0.0055" and oversize from 13.52mm to 14.90mm, 15.00mm OD bushing fabbed up, press fit and Loctite 640 to hold it in place