

## Rask adkomst til klutsj og gearkasse på stor-Guzzi med Tonti-ramme ("crab the frame" – Pete Roper)

*Her følger et tips som gjelder stor-Guzziene med Tonti-ramme (før V11 Sport-generasjonen). Hensikten er på en rask og enkel måte å vippe hele ramma opp og få full tilgang til hele den bakre delen av sykkelen fra og med bakenden av motoren, inklusive svinghjulet, klutsj og gear-kasse uten å måtte demontere og løfte ramma helt av. Tipset stammer fra Pete Roper, men er vellykket selvprøvd.*

### Fordeler

Fordelene i forhold til å løfte ramma helt av er blant annet:

- du demonterer færre forbindelser mellom ramme og motor
- mye lettere å utføre, kan gjøres helt på egen hånd, lite bruk av muskelkraft
- tar mindre plass i garasjen
- lettere og raskere å få alt på plass igjen etterpå

### Framgangsmåte

Jeg har prøvet dette selv, etter et tips på det australske forumet (Pete Roper), de kaller det å "crab the frame". Jeg har gjort dette to ganger, og første gangen var det litt nøling som at "gjør jeg dette riktig nå da", men andre gang gikk det virkelig unna, som en lek! Under dette arbeidet ble jeg full av respekt for hvor utrolig enkelt og genialt designet på Tonti-ramma er!

- 1 Støtt/blokkør motoren og gearkassen skikkelig på stødig underlag. (Når bolten som holder midtstøtta blir løsnet noe senere, vil støtta kollapse!). Dårlig opp-støtting var en frustrasjon første gang jeg prøvde denne operasjonen, og du har igjen for å gjøre dette punktet litt skikkelig.
- 2 Av med tanken, ut med batteriet og plata under batteriet som forbinder ramma med gearkassen. Hold skruer&mutre som kommer fra samme sted samlet, så blir det lettere å sette sammen senere.
- 3 Av med framhjulet (kanskje ikke nødvendig hvis du har sykkelen stående på en svært høy bukk slik at ramma kan vippes framover uten at hjulet støter i bakken, kun proffe har slikt tror jeg).
- 4 Av med pottar og bakhjul (da må bremsekaliperene løftes av og gjerne henges i ei snor fra ramma så lenge, slik som når du for eksempel skifter dekk bak. Ikke åpne nipler eller annet på kaliperene).
- 5 Av med svingarma, og da må nedre ende av støtdemperne løsnes. *Tips:* Bruk ei snor for å holde oppe svingarma mens framenden av den løsnes. Plukk av kardangklokka (4 muttere), så blir svingarma mye lettere å håndtere, og du får dessuten adkomst til å smøre alle drivsporene.
- 6 Løsne nedre ende av alle vaiere (clutch, gass, speedometer, turteller(?) og evt annet utstyr på din modell som kan komme i strekk eller klem når ramma vippes opp fra motoren). Løsne forbindelser til pedalene (link for brems og gearskift) samt ledningene som går ned til starteren og nøytral-bryteren på gearkassen. *Tips:* Husk at der speedometervaieren er festet på gearkassen, så skrur ut du bare ut vaieren, ikke resten av speedometersystemet nedi der! Hvis du skrur ut holderen til speedometerakslingen og tar ut akslingen mens gearkassen står i sykkelen så er det store sjanser for at du har fått en ekstrajobb ved at en herdet skive fra under-siden av tannhjulet på speedometerakslingen gjerne forsvinner ned i gearkassen. Da må gearkassen opp på benken og åpnes før sykkelen kan kjøres igjen.

7 Løsne ventilasjonen på gearkassen og motorens veivhusventilasjon (kun den ene enden av hver slange).

8 Av med fothvilerne og rammeboltene, men **IKKE** den lange bolten som går gjennom registerdekselet og holder sidestøtta helt framme på motoren (*Fig.1*). Ramma skal senere svinges opp rundt denne bolten, nærmest som en hengsel, så mutteren bør løsnes litt, men ikke tas ut! Ikke glem å fjerne de to rammeboltene framme, de som holder nedre rammerør fast i resten av ramma.



*Fig.1 – Lang fram-bolt løsnes, men tas **IKKE** ut!*

9 Ut med den lange bolten som holder midtstøtta fast til gearkassen. *NB* nå vil støtta kollapse og det er viktig at motor/gearkasse er støttet skikkelig!

10 Vipp opp ramma (*Fig.2*), det vil si å svinge hele ramma opp ved å bruke den lange bolten gjennom registerdekselet framme på motoren som en ”hengsel”, mens det hele tiden sjekkes at ingen ledninger eller vaiere kommer i klem eller strekk. Det er mulig du trenger å løsne et par slanger eller ledninge til, avhengig av din sykkel.



*Fig.2 – Vipp ramma opp (litt juks at gearkasse og klutsj allerede er ute på dette bildet!*

11 Når ramma er vippet høyt nok, støtt/blokkør den mot motoren ved å kile fast en plankebit eller lignende mellom ramme og sylindre, og du har full tilgang til gearkasse og klutsj. (*Fig.3*).



*Fig.3 – Støtt/blokkør med en plankebit oppe på motoren*

- 12 Etter endt jobb, og så snart gearkassen er boltet på motoren, kan ramma vippes forsiktig på plass med litt lirking, pass på at ikke wirer etc. kommer i klem, og deretter monteres alt tilbake igjen i motsatt rekkefølge. Husk en ekstra runde på alle boltene for å sjekke at de er festet ordentlig, inkludert den lange boltene framme på motoren!

*Moneringstips(1):* Sett **alle** boltene for ramme, fothvilere, batteriplate og gearkasse/midtdøtte på plass i hullene sine **FØR du begynner å stramme til** noen av dem. Da slipper du at de siste boltene ser ut som de "ikke passer", noe som kan føre til frustrasjoner og styggsnakk!

*Moneringstips (2):* Pass på at svingarma blir sentrert skikkelig ved å måle at stikkakslingene stikker like mye ut fra ramma på hver side ved hjelp av bakenden av skyvelæret, som vist i verkstedmanualen. Da slipper du at propellaksel-lager og universal-ledd får unødige påkjenninger under kjøring.

*Moneringstips (3):* Sett på plass bakhjulet og akslingen **FØR du strammer til** de fire mutterene som holder kardangklokka, så unngår du at den ved en feil blir montert "vridd" i forhold til svingarma og dermed skaper problemer med å få akslingen gjennom kardangklokka.

*Moneringstips (4):* Benytt sjansen til å rengjøre og smøre alle 'splines' (drivsporene som forbinder akslingene bakover til kardangklokka) siden du er inni der i alle fall.

*Moneringstips (5):* Benytt sjansen til å rengjøre og pakke ny grease i svingarmslagrene siden du er inni der i alle fall.

*Moneringstips (6):* Rengjør og smør gjengene på stikk-akslingene (de svært fine gjengene som går inn i hullet i ramma) de kan ellers lett ruste. Vær litt fin på hånda inntil gjengene på stikk-akslingene har fått skikkelig tak når du setter dem inn, hvis disse gjengene ødelegges så er det dårlig nytt for ramma.

*Moneringstips tips (7):* Noen Guzzisti mener at propellaksel-lageret (ved universalledet) bør byttes hver gang svingarma er ute av sykkelen. Dette lageret gjør en hard jobb, er billig fra industrivarebutikken (SKF 6206-2RS1 for nyere sykler Ø30mm diameter, henholdsvis SKF 62/28-2RS1 for eldre sykler som V7 med Ø28mm diameter) og kan stelle i stand dyre problemer hvis det ryker etter hva jeg hører! Av samme grunn bør du ikke en gang tenke på å bytte ut det dyre universalledet uten å samtidig skifte dette lageret! Jeg byttet mitt "ok lager" da jeg byttet universalledet og ble overrasket over å finne at det var 'knudrete' da jeg fikk det ut og dreide det med fingrene! Glad for å bli kvitt det, og kostet ikke stort!