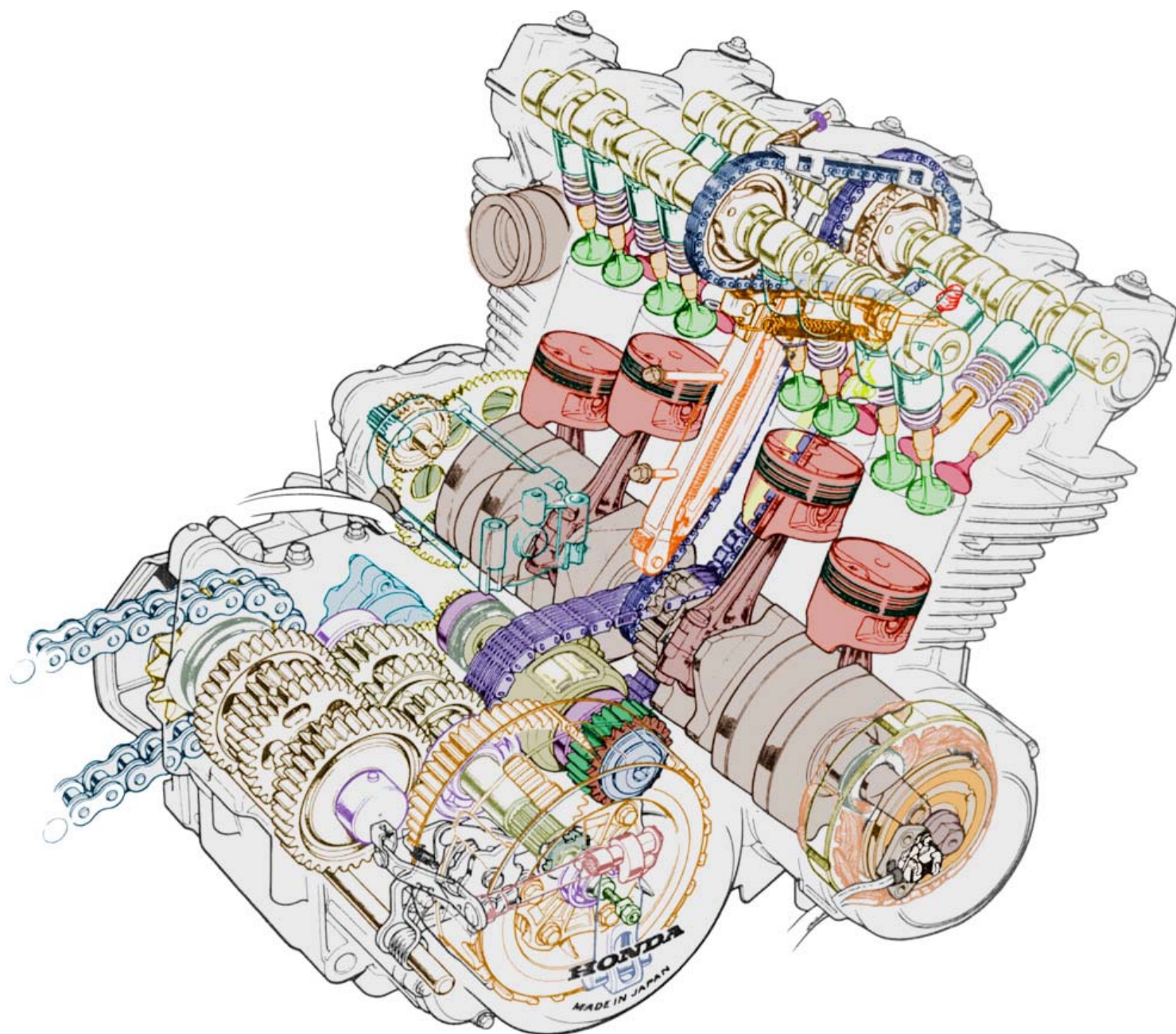


ARCHITETTURA DEL MOTORE



DOPPIA CATENA

Gli alberi a camme sono azionati da due catene.

Il movimento è trasmesso dall'albero motore all'albero a camme di scarico e da questo all'albero di aspirazione. Questo elimina un percorso diagonale della catena sulla parte posteriore del motore consentendo di ridurre la distanza tra carburatori e cilindri.

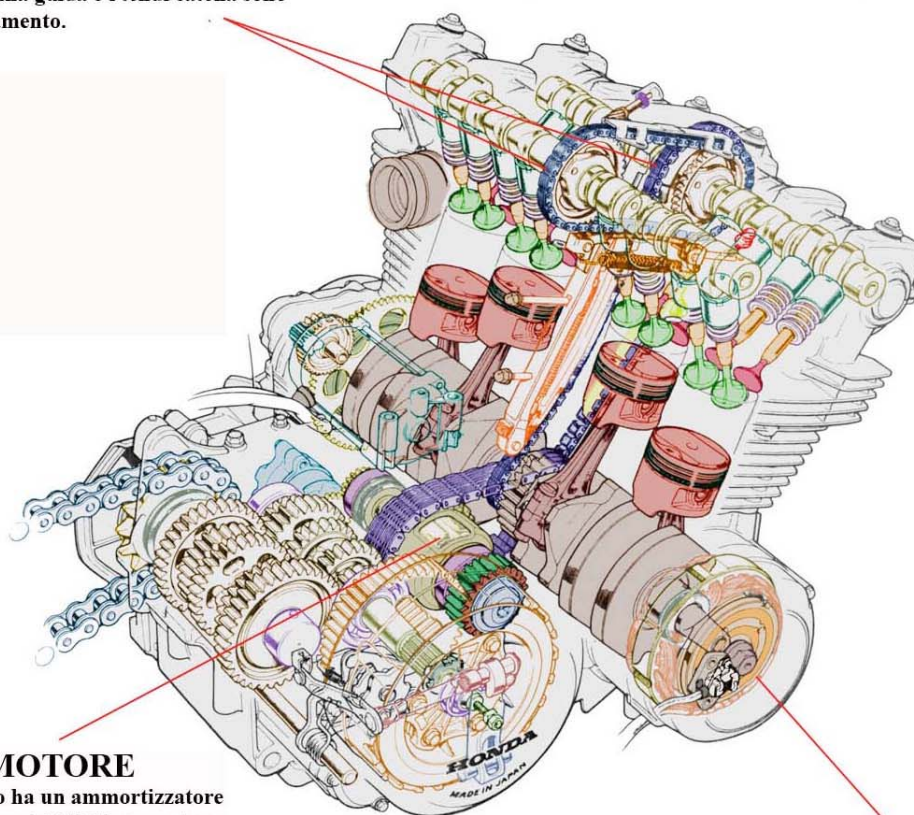
Le catene sono del tipo silenzioso a denti invertiti.

Ogni catena ha una guida e i tendi catena sono del tipo a scivolamento.

16 VALVOLE

Ogni cilindro ha due valvole di aspirazione e due di scarico. Questo assetto assicura riempimento e svuotamento efficaci ad alto numero di giri senza sfarfallamento delle valvole.

Quattro valvole al posto di due consentono una grande apertura con molle delle valvole di peso ridotto.



ALBERO MOTORE

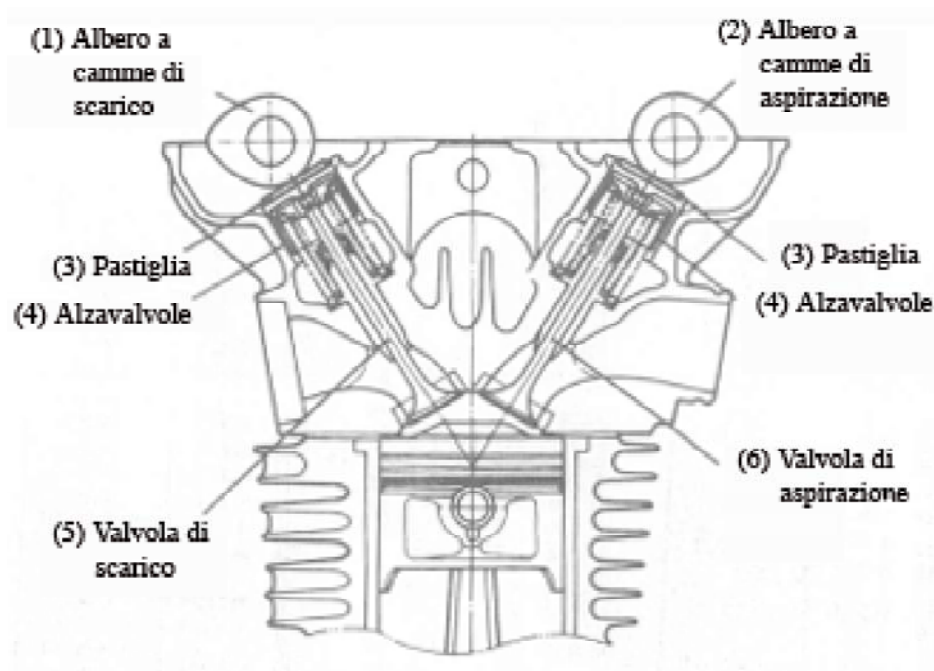
L'albero primario ha un ammortizzatore che assorbe gli stappi dell'albero motore

ALTERNATORE

L'alternatore è montato sulla parte destra dell'albero motore. Il pick-up è montato sulla parte sinistra sinistra dell'albero motore. Questo rende il sistema di accensione privo di manutenzione.

MECCANISMO DELLE VALVOLE

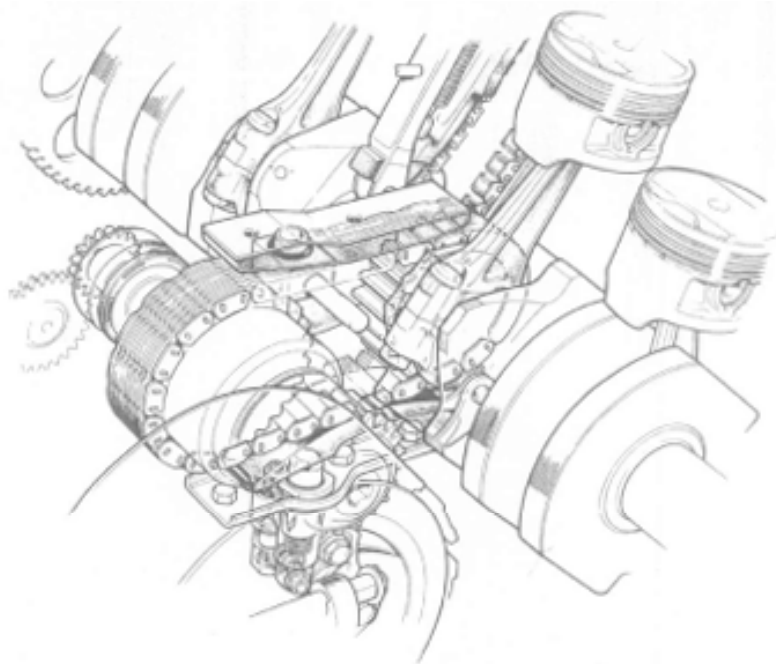
Le valvole sono azionate dagli alberi a camme mediante gli alzavalvole. Le pastiglie possono essere tolte e rimesse facilmente, senza togliere gli alberi a camme, abbassando l'alzavalvole con un apposito attrezzo.



TENDITORE DELLA CATENA PRIMARIA AMMORTIZZATO A OLIO

La tensione della catena primaria è regolata da un tendicatena ammortizzato a olio. E' composto da una valvola a liquido che utilizza un piccolo foro per il controllo dell'olio, una molla e una barra tendicatena.

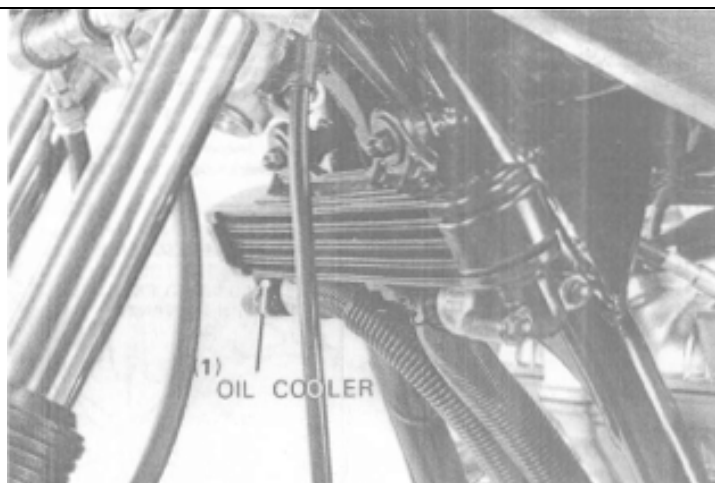
L'olio presente nella valvola a liquido compensa la cavitazione assicurando sempre una azione ammortizzante efficace.



RADIATORE DELL'OLIO E POMPA DELL'OLIO

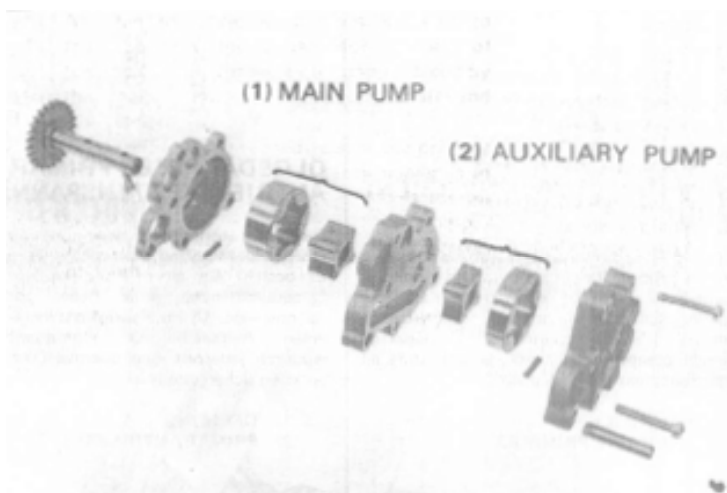
Il sistema di lubrificazione usa un carter umido posto sul fondo del corpo motore.

L'olio è raffreddato da un radiatore (1)



Una doppia pompa trocoidale manda l'olio ai cuscinetti e a tutte le parti in movimento. L'olio dalla coppa viene spinto dalla pompa principale (1) verso l'albero motore e la testata.

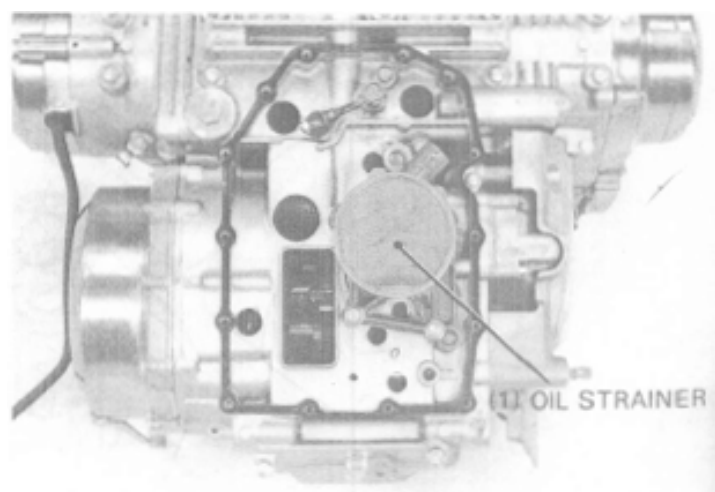
La pompa ausiliaria (2) manda l'olio all'albero primario e alla trasmissione. Il radiatore dell'olio è sul circuito della pompa ausiliaria e raffredda l'olio che la pompa ausiliaria manda dalla coppa. L'ammortizzatore a olio della catena primaria riceve l'olio da questo circuito.



(1) Pompa principale

(2) Pompa ausiliaria

Prima di entrare nelle pompe l'olio della coppa passa attraverso un filtro (1).



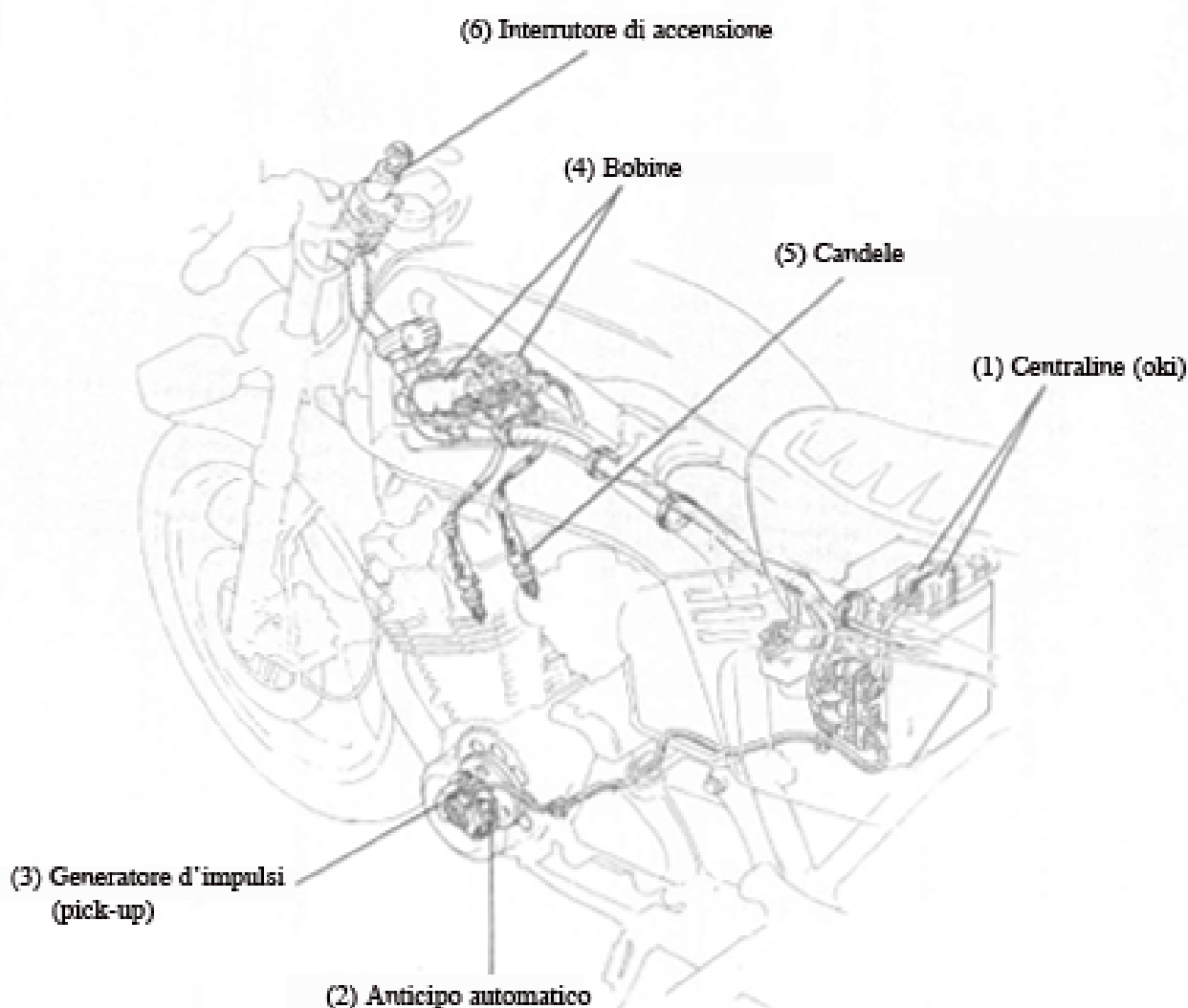
ACCENSIONE TRANSISTORIZZATA

Il motore impiega un'accensione transistorizzata. Un generatore di impulsi (pick-up) e una centralina (oki) forniscono la corrente al circuito di accensione. Il sistema non necessita della manutenzione tipica dei sistemi con le puntine.

Il circuito produce una corrente secondaria stabile ed elimina la necessità di manutenzioni periodiche e di regolazioni. Ci sono due circuiti indipendenti: uno per i cilindri 1 e 4, l'altro per i cilindri 2 e 3.

Il rotore del generatore d'impulsi è montato sull'albero motore, il rotore e l'albero motore girano solidali. I due avvolgimenti del generatore di impulsi sono disposti a 180° tra loro sulla piastra.

Gli impulsi sono generati quando il rotore girando passa davanti all'avvolgimento. La regolazione dell'anticipo per i cilindri 1 e 4 regola automaticamente l'anticipo per i cilindri 2 e 3.



AMMORTIZZATORI REGOLABILI F.V.Q.

Gli ammortizzatori regolabili F.V.Q., oltre alla tradizionale regolazione della tensione della molla, hanno due regolazioni che consentono di adattare gli ammortizzatori alle varie esigenze di guida.

1. Regolazione superiore (3 Posizioni)

Il meccanismo della regolazione superiore è costituito da un piatto con una serie di fori di diametro diverso.

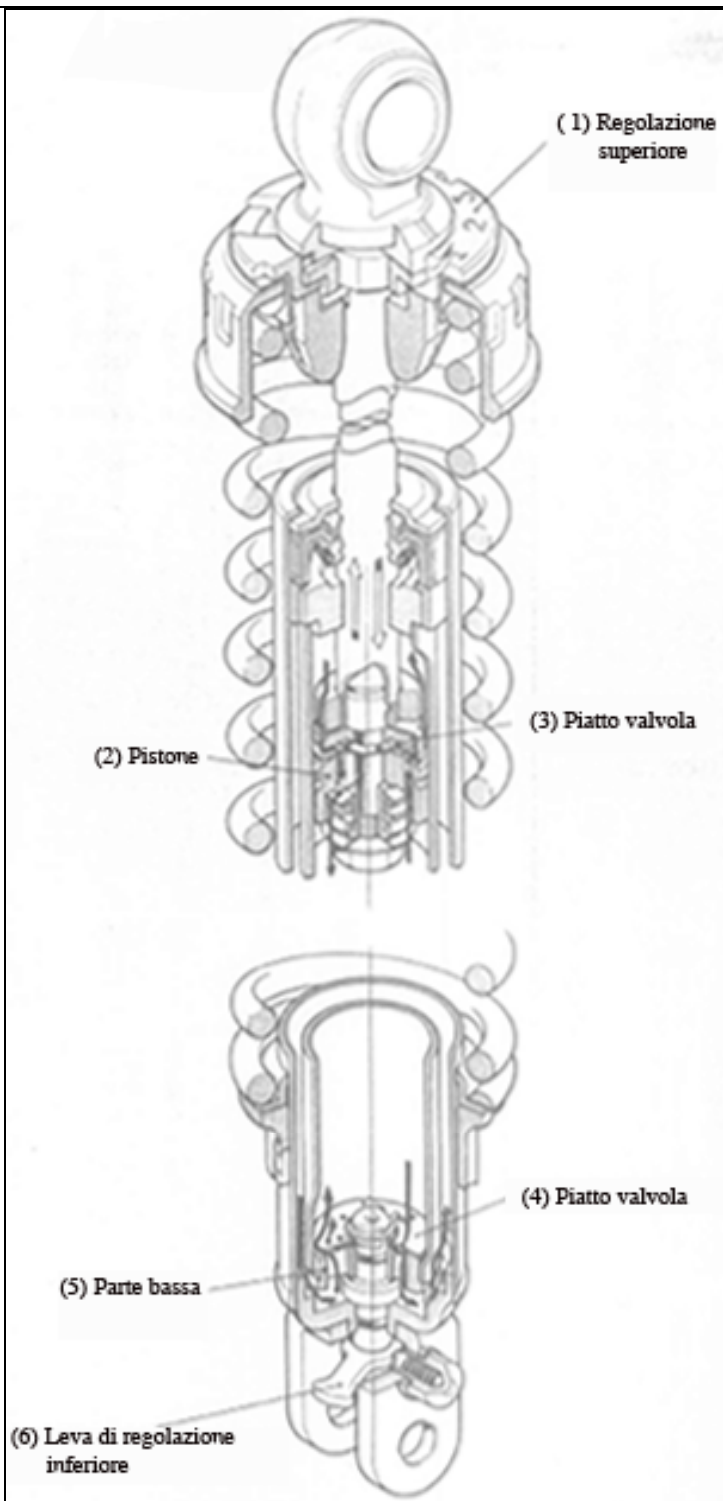
Variando la regolazione il piatto ruota. Questo modifica la relazione tra i fori e il passaggio dell'olio nel pistone, in questo modo si ha una ammortizzazione variabile durante la fase di ritorno (tensione) dell'ammortizzatore.

2. Regolazione inferiore (2 posizioni)

Il meccanismo di regolazione inferiore è costituito da un piatto valvola con due serie di fori di diametro diverso ognuna delle quali è in corrispondenza dei grooves nella parte inferiore. Questo controlla l'ammortizzazione durante la fase di compressione dell'ammortizzatore.

3. Regolazione molla (5 posizioni)

La regolazione ha 5 posizioni. Un perno permette di cambiare la tensione della molla dell'ammortizzatore.

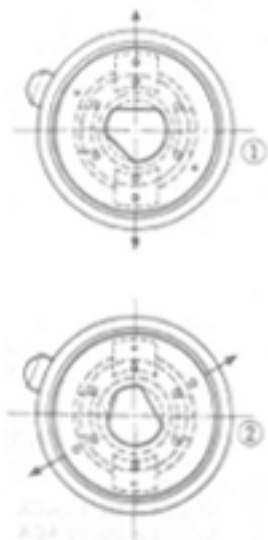




(1) La regolazione superiore controlla la forza ammortizzante del ritorno (tensione) dell'ammortizzatore



(2) La regolazione inferiore controlla la forza ammortizzante della compressione dell'ammortizzatore.



Caratteristiche della forza ammortizzante

