



Controllate anche che il cestello della campana o il parastrappi non tocchi l'asse del cambio o l'ingranaggio della prima marcia. Con alcuni cestelli after market potrebbe succedere, in quel caso eliminate il materiale eccedente dal cestello o dal parastrappi.

Finiti i controlli e sistemato eventuali aggiustamenti potete procedere con le altre fasi di montaggio del vostro motore.

Altri interventi e accorgimenti necessari al montaggio e al buon utilizzo del cambio 5 marce VMC sono i seguenti:

- Il selettore del cambio interno al carter deve essere in perfette condizioni, possibilmente nuovo.
La maglia e i pattini del selettore del cambio è consigliato sostituirli con un kit con maglia rinforzata e pattini maggiorati per eliminare possibili giochi e laschi fastidiosi e deleteri. Questi kit si trovano in vendita nei migliori negozi di ricambi per scooter d'epoca.
- Le estremità delle braccia del selettore interno al carter vanno limate in modo che quando la crociera è nella posizione della quinta marcia ci sia spazio sufficiente tra le braccia del selettore e l'asse del cambio che deve essere libero di ruotare senza sfiorare o strusciare sulle braccia stesse del selettore. Basta asportare con una lima a mano pochi millimetri di materiale facendo attenzione che resti il giusto spessore di materiale tra l'estremità delle braccia e la sede per i perni dei pattini del selettore.
- La puleggia del selettore esterna al carter e quella sul manubrio devono essere accoppiate in base al modello scelto: se si usa il selettore vespa Pk anche la puleggia comando cambio sul manubrio deve essere quella per vespa Pk. Lo stesso vale per gli altri modelli disponibili.
- È consigliato sostituire i cavi comando cambio con dei nuovi ed utilizzare guaine del cambio con inserto teflonato di alta qualità per migliorare la scorrevolezza dei cavi. Assicuratevi inoltre che le guaine siano della lunghezza corretta per il modello di telaio su cui vengono montate e con facciano curve o pieghe che frenino lo scorrere dei cavi al loro interno.
- Controllare che il semi-manubrio del cambio non sia troppo usurato e che sia ben lubrificato e spessorato in modo adeguato, in caso contrario sostituite il semi-manubrio con uno nuovo e lubrificatelo adeguatamente o intervenite sugli spessori per eliminare eventuali giochi eccessivi.
Controllare anche che le relative sedi sul manubrio siano in buone condizioni.
- Porre i cavi del cambio alla giusta tensione attraverso le viti di regolazione sul carter evitando di esagerare sia con troppa o troppa poca tensione.
Il semi-manubrio del cambio deve avere un minimo gioco. Non deve essere troppo rigido e si devono poter selezionare tutte e 5 le marce senza impedimenti.



Istruzioni montaggio cambio VMC 5 marce:

Per avere la massima affidabilità e un corretto funzionamento del cambio a 5 marce VMC bisogna eseguire dei falsi montaggi per essere sicuri di avere un allineamento multiplo/corone il più preciso possibile.

Allo scopo di verificare il giusto allineamento il cambio va montato nei carter su dei "falsi cuscinetti". I falsi cuscinetti possono essere realizzati da dei vecchi cuscinetti molati sia internamente che esternamente in modo da non avere interferenza né sui carter né sugli organi meccanici che vanno infilati, questo per poter montare il tutto sul carter senza attriti ed impedimenti.

I falsi cuscinetti che servono sono:

- il cuscinetto multiplo sul carter volano
- il cuscinetto dell'asse ruota
- il cuscinetto della campana.

Montando la frizione può succedere che il piatto spingi molle strusci sulla campana, in questo caso con il cambio a 4 marce si può spessorare tranquillamente anche 1mm tra quadruplo e cuscinetto sul carter lato volano, sul nostro 5 marce non è possibile a causa dei ridotti spazi l'allineamento. Al massimo si può spessorare di alcuni decimi di millimetro con i rasamenti in dotazione.

Procedere montando il cuscinetto del multiplo sul semi-carter lato volano, montare cuscinetto e campana frizione con il suo seeger sull'altro semi-carter, verificare eventuali laschi tra campana e cuscinetto in caso eliminarlo con la carta spagna o mettendo un rasamento tra seeger e cuscinetto e fare lo stesso tra multiplo e cuscinetto nel semi carter lato volano se il multiplo tocca o struscia sul carter una volta montato.

Sono ammessi spessori che non vadano oltre i 3 decimi di millimetro.

Su alcuni cuscinetti, l'asse del multiplo potrebbe entrare senza interferenza, in quel caso basta applicare del bloccante tipo frena filetti poco prima del montaggio finale.

Su alcuni carter after market potrebbe essere necessario limare leggermente il semi carter lato volano vicino alla camera di manovella per creare lo spazio necessario per fare entrare il multiplo nel cuscinetto.

Con la campana montata sul semi-carter lato frizione ed il multiplo montato nell'altro semi-carter chiudiamo i carter con alcune viti e verificiamo che il multiplo sia ben in battuta sul cuscinetto lato volano.

Montiamo il mozzetto della frizione serrando il dado frizione e verificiamo con la molla o le molle montate e compresse con estrattore/comprimitore frizione Vmc che il piatto spingi molle non strusci sulla campana.

In caso contrario agire per eliminare l'impedimento spessorando tra cuscinetto e multiplo o togliendo materiale, ove possibile dalla campana o dal piatto spingi molle della frizione.



Make sure that the clutch key does not create interference with the fixing of the cones, if necessary file it or remove it and mount the clutch basket with a drop of locking compound and tightening the nut to the right torque.

Once you have found the position in which the spring pusher plate does not touch anywhere, remove the clutch and measure how much the multiple pin protrudes from the center of the clutch basket and write the measurement.

Open the crankcase and set the flywheel side half crankcase aside.

On the clutch side half-crankcase we mount the false bearing of the wheel shaft and insert the VMC 5-speed gearbox complete with everything with the gearbox crowns mounted in the right direction (the crowns are marked and the brand must be visible when they are inserted on the axle gearbox), then mount the brake plate, drum, drum washer, and tighten the wheel nut until the gear shaft is in place.

With the entire gearbox in its final position inside the crankcases, proceed with the phase of checking the alignment of multiple gear and gearbox gears.

We take the multiple gear and insert it into the clutch basket up to the size written before, now check that the multiple gear and gearbox gears are perfectly aligned.

If the multiple gear positioned in the clutch basket with the measurement measured earlier is aligned with the gearbox crowns, we can proceed with the assembly.

If, on the other hand, the gearbox is not aligned, it is possible to act by shimming by a few tenths with shims between the wheel bearing and its seat on the crankcase or between the multiple gear and its bearing.

Once everything is aligned, proceed with the assembly of the wheel-gearbox axle unit on the crankcase with the relative modified gearbox selector, as described below in the instructions, the starting components group, including the rubber pads.

Now close the two half-casings by coupling the gearbox crowns to the gears of the multiple by acting on the start lever simultaneously moving the gearbox axis with a gear engaged.

On some after market crankcases this phase may be difficult to carry out due to some dimensions different from the original crankcases. In this case, the two half casings can be closed by inserting the wheel axle into the casings without the wheel bearing that can be inserted later.

Once the casings are closed, check that all gears enter freely, make sure that in the fifth (5) gear position the arms of the selector do not touch in any way against the gearbox axis.