

Verwijderen cilinderblok van GT750. De M16/2 methode.

Probleem; In de Owners Workshop Manual van Haynes staat een foto van een persoon die met speels gemak het cilinder blok van de tapeinden tilt. Als het blok lange tijd heeft stil gestaan is de realiteit echter dramatisch anders. Het cilinder blok zit meestal muur en muur vast. Hierbij mijn ervaringen van het succesvol verwijderen van de cilinder unit. *Motor vriend Frans A heeft me met raad en daad bijgestaan. Zonder zijn hulp was dit niet gelukt. Frans nogmaals bedankt!*

Stap 1; Na het verwijderen van de cilinderkop heb ik meer dan een week lang elke dag de tapeindgaten vol gespoten met WD-40.

Stap 2, foto 1; Met een M16/2 tap hebben we draad getapt in de tapeindgaten. We hebben gebruik gemaakt van een volledige tappen set. We hebben in alle tapeindgaten draad getapt. Op deze manier weet je zeker dat de kracht gelijkmatig over het cilinderblok wordt verdeeld. Je kan maximaal 40 a 50 mm draad tappen omdat de tap daarna bovenkant van het tapeind raakt.



*Cilinderblok met M16/2 draad. M16/1.5 of M16/1 kan ook gebruikt worden. Het tappen zal dan wel zwaarder gaan. De gaten zijn voor die draad eigenlijk iets aan de te kleine kant. Een 5/8" zal ook gaan. Er zijn dus meerdere opties.*

Stap 3, foto 2 en 3; Omdat de draad in het gat niet tot aan de tapeinden kan worden getapt heeft Frans A een borstje aan alle uiteinde van de bouten gedraaid. Wij hebben bouten gebruikt met een lengte van ongeveer 65 mm. Het borstje hebben we ruim 10 mm gemaakt. We hebben daarna alle bouten in het cilinder blok gedraaid. En handvast aangedraaid.



*De M16/2 bout met het borstje. De lengte van de bout is ongeveer 65mm. Een langere bout kan natuurlijk ook maar je hebt er niet veel voordeel van omdat het draad niet dieper kan dan 50 mm. Je komt dan met de tap op het tapeind. Wij hebben inbus gebruikt omdat we die toevallig hadden. Een andere kop kan natuurlijk ook gebruikt worden.*



*Dit is het bovenaanzicht van cilinderblok met bouten. Links is de rotor te zien die ook muur en muur vast zit.*

Stap 4, foto 4; We hebben de bouten een merk teken gegeven en met behulp van een hamer hebben we alle bouten iedere keer gelijkmatig een paar graden verdraaid. Dit neemt een hoop tijd. Na meer dan een uur van behoorlijk stevige tikken werd uit eindelijk een spleet tussen het carter en cilinderblok zichtbaar. We hadden verwacht dat het met een “klap” zou gaan en daarna het cilinderblok makkelijk verwijderd zou kunnen worden. Dat bleek echter niet het geval. Het cilinderblok zat nog steeds vast.



*Alle bouten gelijkmatig verdraaien. We hadden een merkteken op de kop van de bout gezet zodat we konden zien hoeveel elke bout verdraaid was. Dit is een langdurige klus.*

Stap 5, foto 5; Als het cilinderblok niet makkelijk te verwijderen is nadat de eerste spleet zichtbaar is moeten de M16/2 bouten uit het tapeind gaten gehaald worden. Onder de M16/2 bouten moeten dan busjes geplaatst worden en de bouten moeten opnieuw worden aangedraaid. Je moet hier wel oppassen. De diameter van gaten waar de tapeinde inzitten gaat ongeveer 50 mm onder het oppervlak over naar ongeveer 10 mm. Dat betekent dat de diameter van de afstandbusjes ook niet groter mogen zijn dan 10 mm. Als de afstandbusjes nog onvoldoende in het 10 mm gedeelte zijn gedrukt kan je de kans lopen dat ze gaan kantelen. Wij hebben geluk gehad dat het niet is gebeurd. Het mooiste zou zijn om van twee type bouten gebruik te maken. Eerste de bout zoals boven omschreven en de tweede bout met een langere borst met een diameter van 10mm. Deze tweede bout kan er dan ingedraaid worden nadat de eerste bout zijn werk heeft gedaan.



*Het is een zware bevalling geweest. Maar het cilinderblok is er vanaf. Duidelijk is de corrosie in de tapeindgaten te zien die tot het vast zit probleem hebben geleid. Het feit dat de buitenste tapeinden nog een verdikking hebben om het cilinderblok tijdens montage goed uit te kunnen richten maken het vastzit probleem nog groter.*

Frans Verweg