

Product: 1975-1977 Ducati 750SS,900SS Motorcycle Service Repair Workshop Manual
Full Download: <https://www.arepairmanual.com/downloads/1975-1977-ducati-750ss900ss-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

DUCATI
750 SS-900 SS
DESMO

MANUALE DI RIPARAZIONE
WORKSHOP MANUAL

Mod. 1975 - 1976 - 1977

Sample of manual. Download All 76 pages at:
<https://www.arepairmanual.com/downloads/1975-1977-ducati-750ss900ss-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

Product: 1975-1977 Ducati 750SS,900SS Motorcycle Service Repair Workshop Manual
Full Download: <https://www.arepairmanual.com/downloads/1975-1977-ducatti-750ss900ss-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

DUCATI
750 ss
900 ss
DESMO

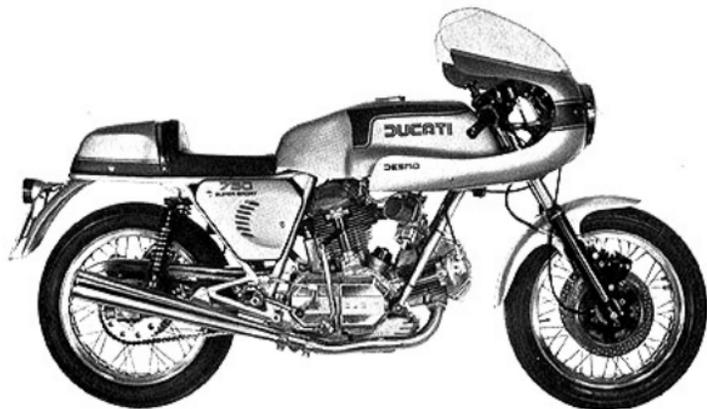
SUPPLEMENTO AL MANUALE DI RIPARAZIONE 860 GT/GTS

SUPPLEMENT TO 860 GT/GTS WORKSHOP MANUAL

Sample of manual. Download All 76 pages at:

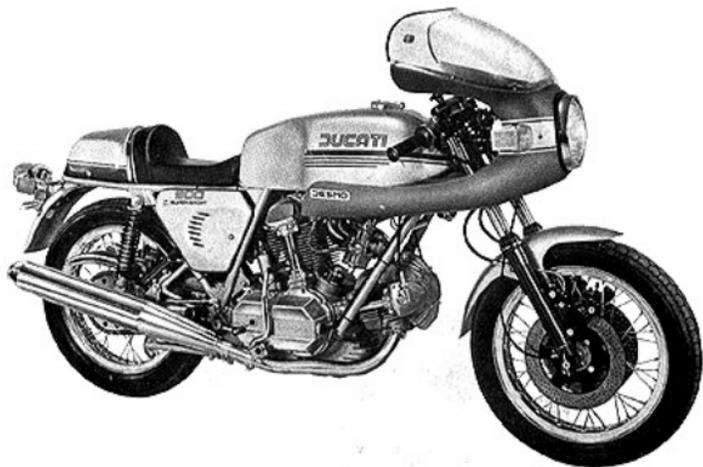
<https://www.arepairmanual.com/downloads/1975-1977-ducatti-750ss900ss-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>

MOTOCICLO DUCATI 750/900 SS
(mod. 1975)



DUCATI 750/900 SS MOTORCYCLE
(1975 model)

MOTOCICLO DUCATI 750/900 SS
Mod. 1976 - 1977



DUCATI 750/900 SS MOTORCYCLE
(1976 - 1977 model)

Caratteristiche principali	Main specifications	pag. 6	CP
Comandi e luci di controllo	Controls and lights	pag. 10	CLC
Smontaggio delle teste	Head disassembling	pag. 14	ST
Revisione e limiti di usura	Overhauling and wear limits	pag. 18	RLU
Rimontaggio delle teste	Head re-assembling	pag. 23	RT
Manutenzione al veicolo	Vehicle maintenance and repairs	pag. 27	MV
Impianto elettrico: luci e comandi	Electric system: lights and controls	pag. 60	IEL
Impianto elettrico: luci e comandi	Electric system: diagrams	pag. 68	IES
Attrezzi per stazioni di servizio	Special tools for Service-Stations	pag. 76	A

PESI MOTOCICLI 750 SS

Peso totale motociclo a secco	Kg. 189
Peso asse anteriore	Kg. 85
Peso asse posteriore	Kg. 104
Peso totale motociclo in ordine di marcia .	Kg. 207
Carico massimo ammesso (Italia) (*)	Kg. 277
Carico massimo ammesso (Mod. 76-77)	Kg. 347

DIMENSIONI MOTOCICLI 750 SS

Lunghezza totale	m. 2,220
Larghezza totale	m. 0,675
Altezza massima	m. 1,230
Altezza sella	m. 0,770
Altezza minima da terra	m. 0,180
Interasse	m. 1,500

PESI MOTOCICLI 900 SS

Peso totale motociclo a secco	Kg. 190
Peso asse anteriore	Kg. 85
Peso asse posteriore	Kg. 105
Peso totale motociclo in ordine di marcia .	Kg. 208
Carico massimo ammesso	Kg. 348

DIMENSIONI MOTOCICLI 900 SS

Lunghezza totale	m. 2,220
Larghezza totale	m. 0,675
Altezza massima	m. 1,230
Altezza sella	m. 0,770
Altezza minima da terra	m. 0,180
Interasse	m. 1,500

(*) La 750 SS è omologata in Italia per una sola persona.

750 SS MOTORCYCLE WEIGHTS

Total dry weight	Kg. 189
Front axle	Kg. 85
Rear axle	Kg. 104
Total weight with petrol and oil	Kg. 207
Maximum allow. load (Italy) (*)	Kg. 277
Maximum allow. load (1976-77 models)	Kg. 347

750 SS MOTORCYCLE OVERALL DIMENSIONS

Total length	m. 2,220
Total width	m. 0,675
Max. height	m. 1,230
Saddle height	m. 0,770
Min. ground clearance	m. 0,180
Wheel base	m. 1,500

900 SS MOTORCYCLE WEIGHTS

Total dry weight	Kg. 190
Front axle	Kg. 85
Rear axle	Kg. 105
Total weight with petrol and oil	Kg. 208
Max. allow. load	Kg. 348

900 SS MOTORCYCLE OVERALL DIMENSIONS

Total length	m. 2,220
Total width	m. 0,675
Total height	m. 1,230
Saddle height	m. 0,770
Min. ground clearance	m. 0,180
Wheel base	m. 1,500

(*) The 750 SS Italian homologation is for one person only

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

TELAIO

- Tipo** A doppia culla aperta.
Sospensioni anteriori Forcella teleidraulica.
Sospensioni posteriori
 Forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici.
Cerchio anteriore . . . in acciaio di dimensioni: 18" x 3"
Cerchio posteriore . . . in acciaio di dimensioni: 18" x 3"

Pneumatici e pressioni di gonfiaggio

Modello	Marca	Ruota anteriore		Ruota posteriore		N° persone
		Dimensioni pneumatico	Press. gonf. Kg/cm ²	Dimensioni pneumatico	Press. gonf. Kg/cm ²	
1975	Metzeler	3.50 V 18 Block C7 - Racing	2,4÷2,5	3.50 V 18 Block C7 - Racing	2,6÷2,7	1
1976	Pirelli	3.50 V 18	2,2÷2,3	120/90 V 18	2,3÷2,4	1 + 2
1977	Michelin	3.50 V 18	2÷2,3	4,25/85 V 18	2,5÷2,7	1 + 2

Freni

- **Anteriore:** a doppio disco Ø 280 mm.
Comandato idraulicamente con leva posta sul lato destro del manubrio.
- **Posteriore:** a disco Ø 229 mm.
Comandato idraulicamente con leva a pedale posta sul lato Destro del motociclo.

Sella

Sella monoposto, appositamente studiata per l'uso sportivo. E disponibile anche, su richiesta, una sella biposto ns/ codice: 0797.85.300.

Serbatoio carburante

In acciaio, con capacità: 18 l. - Riserva: 2 l.

Catena: Dimensioni: 5/8" x 3/8"

MAIN SPECIFICATIONS

CP

FRAME

- Type** open double cradle.
Front suspensions telescopic hydraulic long stroke double action fork.
Rear suspensions swinging fork with double action hydraulic dampers.
Front rim of steel with dimensions: 18" x 3"
Rear rim of steel with dimensions: 18" x 3"

Tyres and pressures

Model	Type	Front wheel		Rear wheel		Passengers
		Tyre size	Pressure Kg/cm ² (lb/sq. in)	Tyre size	Pressure Kg/cm ² (lb/sq. in)	
1975	Metzeler	3.50 V 18 Block C7 - Racing	2.4÷2.5 (34.85)	3.50 V 18 Block C7 - Racing	2.6÷2.7 (37.69)	1
1976	Pirelli	3.50 V 18	2.2÷2.3 (32)	120/90 V 18	2.3÷2.4 (33.43)	1+2
1977	Michelin	3.50 V 18	2÷2.3 (32)	4.25/85 V 18	2.5÷2.7 (37.69)	1+2

Brakes

- **Front:** double disc type Ø 280 mm.
hydraulically controlled by handlever placed at the handlebar Right Side.
- **Rear:** disc type Ø 229 mm.
hydraulically controlled by pedal placed at the motorcycle Right Side.

Saddle

One-seat comfortable saddle, specially designed for racing purposes. On demand, it can be supplied also a double-seat saddle under code no. 0797.85.300.

Fuel tank of steel, capacity 18 l. - reserve 2 l.

Chain of dimensions: 5/8 x 3/8".

MOTORE

— Bicilindrico a 4 tempi a « L » longitudinale di 90° montato a culla sul telaio;

CARATTERISTICHE	750 SS	900 SS
Alesaggio	80 mm	86 mm
Corsa	74,4 mm	74,4 mm
Cilindrata totale	748 cc	863,9 cc
Rapporto di compressione	1/9,65	1/9,5
Giri max del motore	8.800	7.900

Trasmissione primaria:

Ad ingranaggi elicoidali.

Rapporto 32/70 = 1/2,187

Cambio

5 velocità, con comando a pedale a sinistra del motociclo.

Rapporti:

Prima 19/34 x 24/30 = 1/2,237
 Seconda 24/30 x 24/30 = 1/1,562
 Terza 27/26 x 24/30 = 1/1,204
 Quarta Presa diretta = 1/1
 Quinta 31/22 x 24/30 = 1/0,887

Trasmissione secondaria:

a catena con rapporti:

16/34 = 1/2,125 (750/SS/Omologato Italia)
 16/36 = 1/2,250 (860/SS/Omologato Italia)
 15/38 = 1/2,533 (750/SS/Silenz. « Conici » e Carb. Ø 40)
 15/38 = 1/2,533 (750/SS/Silenz. « Cilindrici » e Carb. Ø 32)
 15/36 = 1/2,400 (900/SS/Silenz. « Conici » e Carb. Ø 40)
 15/38 = 1/2,533 (900/SS/Silenz. « Cilindrici » e Carb. Ø 32)
 15/38 = 1/2,533 (900/SS/U.S.A./Sil. « Cilindrici » e Carb. Ø 32)

ENGINE

— twin cylinders, 4-stroke, 90° L longitudinal type, supported by a cradle formed frame;

SPECIFICATIONS	750/SS	900/SS
Bore	80 mm	86 mm
Stroke	74,4 mm	74,4 mm
Cylinder capacity	748 cc	863,9 cc
Compression ratio	9,65/1	9,5 : 1
Engine max. r.p.m.	8,800	7,900

Primary transmission:

by helical gears

reduct. ratio 32/70 = 1/2,187

Gearbox

5-speed, pedal control at the motorcycle Left Side.

Transmission ratios:

Bottom gear 19/34 x 24/30 = 1/2,237
 Second gear 24/30 x 24/30 = 1/1,562
 Third gear 27/26 x 24/30 = 1/1,204
 Fourth gear direct drive 1/1
 Top gear 31/22 x 24/30 = 1/0,887

Secondary transmission

by chain with ratios:

16/34 = 1/2,125 (750/SS Italian homologation)
 16/36 = 1/2,250 (860/SS Italian homologation)
 15/38 = 1/2,533 (750/SS Conical syl. and Ø 40 carbs.)
 15/38 = 1/2,533 (750/SS Cylindric syl. and Ø 32 carbs.)
 15/36 = 1/2,400 (900/SS Conical syl. and Ø 40 carbs.)
 15/38 = 1/2,533 (900/SS Cylindric syl. and Ø 32 carbs.)
 15/38 = 1/2,533 (900/SS-U.S. Cylindric syl. and Ø 32 carbs.)

MOTOCICLI 750/SS e 900/SS Mod. 1975**Comandi (vedi fig. 1)**

- 1 - Leva comando cambio
- 2 - Leva avviamento pedale
- 3 - Leva freno anteriore
- 4 - Manopola comando acceleratore
- 5 - Cruscotto
- 6 - Leva frizione
- 7 - Leva freno posteriore
- 8 - Manopola fermo sterzo

Cruscotto (vedi fig. 2)

- 1 - Contachilometri
- 2 - Contagiri
- 3 - Spia « BEAM » (Abbagliante) di colore Rosso
- 4 - Spia « GEN » (Chiave inserita) di colore Bianco
- 5 - Spia « LIGHT » (Luci) di colore Verde
- 6 - Commutatore luci

750/SS AND 900/SS MOTORCYCLES (1975 model)**Controls (see fig. 1)**

- 1 - Gearchange lever
- 2 - Starting articulated lever
- 3 - Front brake control lever
- 4 - Acceleration handgrip
- 5 - Dashboard
- 6 - Clutch lever
- 7 - Rear brake lever
- 8 - Steering lock knob

Dashboard (see fig. 2)

- 1 - Speedometer
- 2 - Rev. counter
- 3 - "BEAM" Red warning light
- 4 - "GEN" (Inserted key) White warning light
- 5 - "LIGHT" Green warning light
- 6 - Light switch

COMANDI
Motocicli 750/SS e 900/SS Mod. 1975
CONTROLS

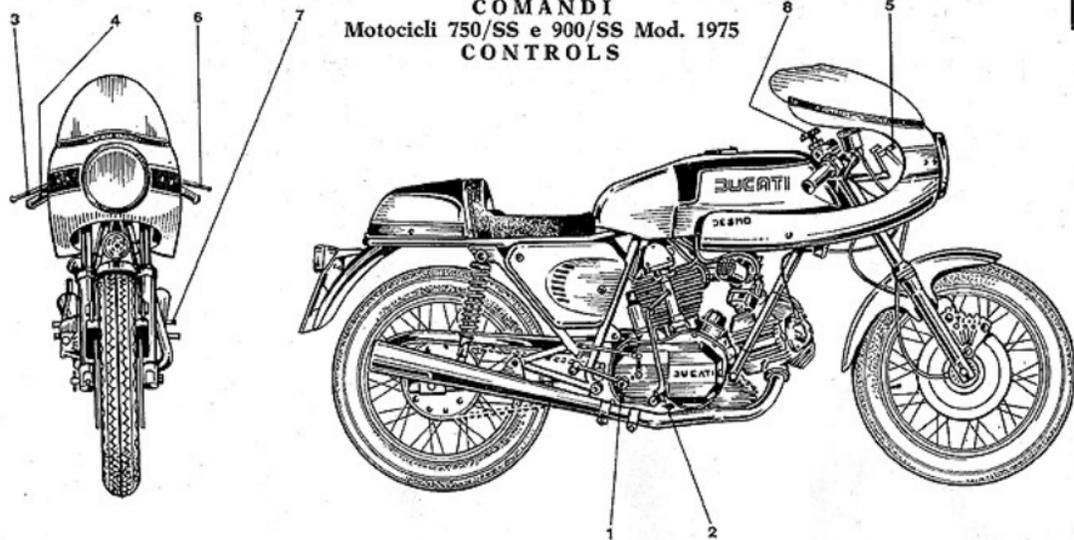


Fig. 1

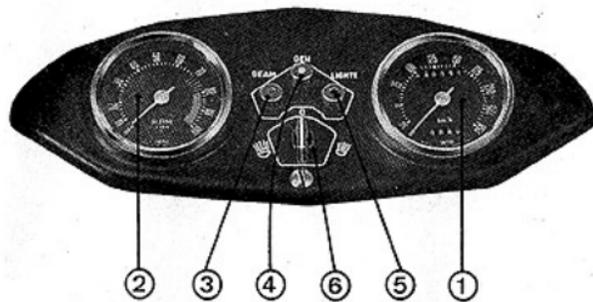


Fig. 2

COMANDI
Motocicli 750/SS - 900/SS - 900/SS/USA
Mod. 1976-77
CONTROLS

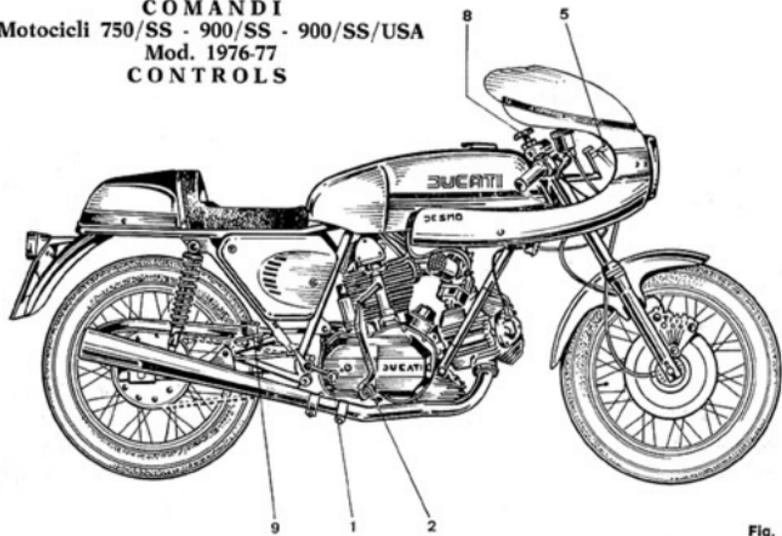
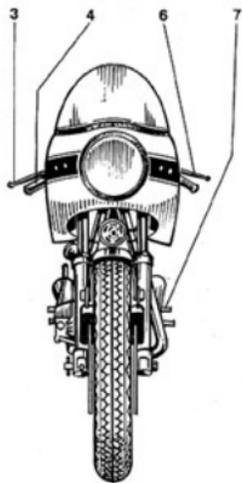


Fig. 3

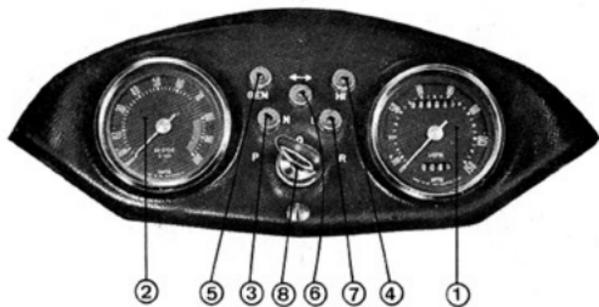


Fig. 4

**MOTOCICLI 750/SS - 900/SS - 900/SS/USA
Mod. 1976-77****Comandi** (vedi fig. 3)

- 1 - Leva freno posteriore
- 2 - Leva avviamento a pedale
- 3 - Leva freno anteriore
- 4 - Manopola comando acceleratore
- 5 - Cruscotto
- 6 - Leva frizione
- 7 - Leva comando cambio
- 8 - Manopola fermo sterzo
- 9 - Pompa freno posteriore

Cruscotto (vedi fig. 4)

- 1 - Contachilometri
- 2 - Contagiri
- 3 - Spia N « cambio in folle » (verde)
- 4 - Spia Hi « abbagliante » (bleu)
- 5 - Spia GEN « chiave inserita » (rosso)
- 6 - Spia ↔ « lampeggiatori di direzione » (giallo)
- 7 - Spia L « luci » (bianco)
- 8 - Interruttore a chiave

**750/SS - 900/SS - 900/SS (U.S.) MOTORCYCLES
1976 - 77 models****Controls** (see fig. 3)

- 1 - Rear brake lever
- 2 - Kickstart lever
- 3 - Front brake lever
- 4 - Accelerator handgrip
- 5 - Dashboard
- 6 - Clutch lever
- 7 - Gearchange lever
- 8 - Steering lock knob
- 9 - Rear brake pump

Dashboard (see fig. 4)

- 1 - Speedometer
- 2 - Rev. counter
- 3 - N Green warn. light "Gear in neutral pos."
- 4 - Hi Blue warn. light "Main beam"
- 5 - GEN Red warn. light "Inserted key"
- 6 - ↔ Yellow warn. light "Flashers"
- 7 - L White warn. light "Lights"
- 8 - Key switch

SMONTAGGIO DI UNA TESTA DESMO NEI SUOI PARTICOLARI

Con una chiave esagonale di mm 5 smontare le viti che fissano i coperchietti delle valvole e quelle della flangia porta cuscinetto. Indi con un martello di plastica battere lateralmente sulla flangia fino a farla ruotare su se stessa. Ancora con il martello di plastica battere in senso assiale in modo che la flangia possa uscire dalla sua sede (vedi come riferimento la fig. 45 del W.S.M. 860 GT e GTS).

SMONTAGGIO DEI BILANCIERI SUPERIORI

Avvitare l'apposito estrattore dis. 88713.0120 nel foro filettato del perno bilanciante.

Manovrare l'estrattore come mostra la fig. 5 fino a provocare l'uscita del perno e del relativo bilanciante dalla sua sede.

SMONTAGGIO DEI BILANCIERI INFERIORI E VALVOLE

Con un cacciavite sganciare la molla dal bilanciante, indi con l'attrezzo dis. 88713.0120 estrarre il perno e il relativo bilanciante. Sfilare poi i registri inferiori dal gambo della valvola.

Nel caso si debba solo effettuare una revisione alle valvole non è necessario smontare i bilancianti inferiori.

SMONTAGGIO DELL'ALBERO A CAMME

Aprire la rondella di fermo che tiene il dado esagonale. Indi con apposita chiave speciale dis. 88713.0130 innestata in un lobo della camma si tiene fisso l'albero impedendogli di ruotare (vedi fig. 6).

Con una chiave di mm. 22 svitare il dado girando in senso orario, in quanto l'avvitamento è sinistrorso. *

DISASSEMBLING OF A DESMO HEAD IN ITS PARTICULARS

With a 5 mm. hexagon wrench undo screws fixing the valve caps and the ones of bearing holding flange. Then with a plastic hammer tap sideways on the flange until it rotates. Using again the plastic hammer, tap axially in a way the flange can be removed from its seat (see figure 45 of 860 GT/GTS workshop manual).

REMOVING THE UPPER ROCKERS

Screw down special extractor n. 88713.120 in the threaded hole of rocker pin.

Handle the extractor as per fig. 5 until the pin and the rocker comes out of its seat.

REMOVING THE LOWER ROCKERS AND VALVES

With a screwdriver release the rocker spring, then with tool no. 88713.0120 remove pin and its rocker. Slip out lower shims from valve stem.

In case of valve overhauling only, lower rocker removal is not necessary.

CAMSHAFT REMOVAL

Open the tab washer fastening the hexagonal nut. Then with special wrench no. 88713.0130 connected to a cam lobe, maintain the shaft fixed, preventing it from rotating (see fig. 6).

Nut must be unscrewed clockwise, with a 22 mm. wrench, since screwing was counterclockwise.

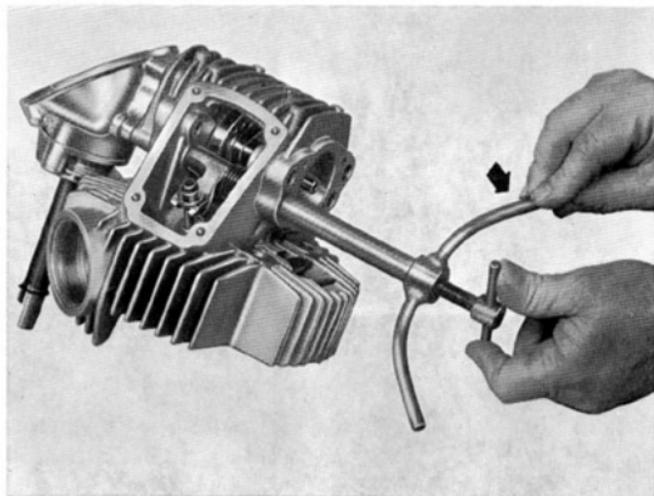


Fig. 5

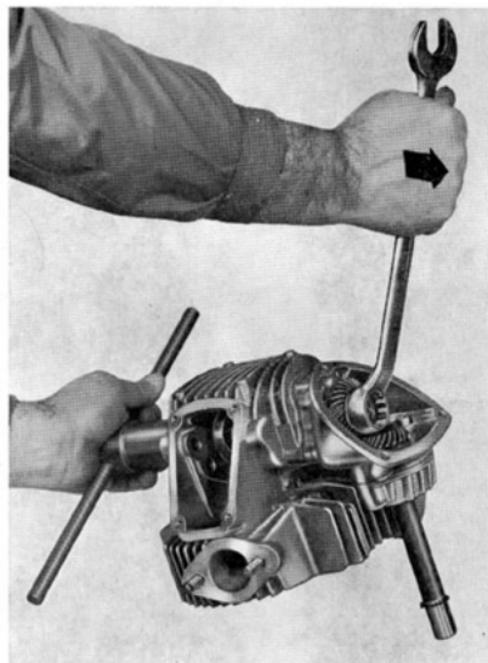


Fig. 6

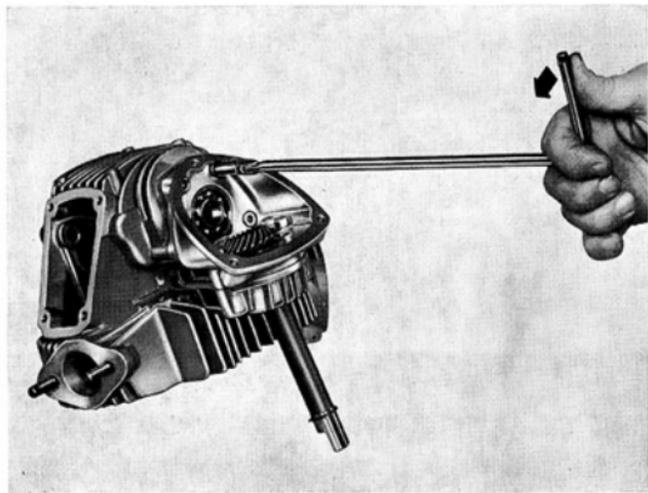


Fig. 7

SMONTAGGIO DEL SUPPORTO DISTRIBUZIONE E RELATIVO INGRANAGGIO CONICO CON GAMBO DALLA TESTA ORIZZONTALE

Smontare il supporto distribuzione dalla testa (vedi fig. 7), indi smontare la flangia, il cuscinetto e l'ingranaggio conico.

Volendo, nella testa orizzontale, si può smontare l'ingranaggio conico anche senza smontare il supporto; nella testa verticale invece è necessario smontare prima il supporto e poi la flangia, indi l'ingranaggio con il relativo cuscinetto.

REMOVAL OF TIMING SUPPORT AND ITS BEVEL GEAR WITH SHANK FROM THE HORIZONTAL HEAD

Remove the timing support from head (see fig. 7) then remove flange, bearing and bevel gear.

On the horizontal head, you can even remove bevel gear without removing support; but on the vertical head it is necessary to remove first support, then flange, gear and its bearing.

REVISIONE AI GRUPPI TESTA**Testa**

Dopo avere smontato le due teste occorre:

- 1) Controllare lo stato di conservazione dei piani di tenuta.
- 2) Controllare lo stato delle sedi degli anellini paraolio: non devono esistere ammaccature o incrostazioni, eventualmente toglierli o pulire.
- 3) Pulire la camera di scoppio da eventuali incrostazioni.
- 4) Lavare accuratamente le teste con benzina e petrolio ed asciugare con getto d'aria.

Guidavalvole (vedi fig. 8 e tab. 1)

Controllare l'usura delle guidavalvole.

In caso di sostituzione, battere dall'interno verso l'esterno con un punzone ed un martello. Questa operazione va eseguita a freddo.

Porre attenzione affinché la parte bloccata scorra assialmente lungo la sua sede.

Dopo aver smontato la guidavalvola occorre controllare che il foro portante sia regolare, indi si deve riscaldare la testa a $100^{\circ} \div 120^{\circ}$ e rimontare una guidavalvola maggiorata $+0,03$ mm (oppure $+0,06$ se si tratta di una testa già revisionata una prima volta).

Attenzione! Con riferimento alle nuove guide occorre fresare e smerigliare le sedi.

Valvole (vedi fig. 8 e tab. 1)

Osservare lo stelo e la corona di contatto sulla sede.

Riscontrando eccessiva usura, deformazioni, crepe, punteggiature profonde, sostituire.

Attenzione!

È sempre consigliabile, allorché si richiede la sostituzione di una valvola, cambiare anche la relativa guidavalvola. Così pure se è necessaria la sostituzione di una guidavalvola, sostituire anche la corrispondente valvola; solo così si ha la garanzia di una tenuta perfetta.

OVERHAULING THE CYLINDER HEADS**Cyl. Head**

After removal of the two cyl. heads you have to:

- 1) check the condition of all surfaces.
- 2) check the condition of oil-scraper grooves: they must not have any denting or carbon depots. Eventually remove them and clean.
- 3) Remove carbon residuals from explosion chamber, if the case.
- 4) Carefully wash the heads with petrol or kerosene and dry with a blast of compressed air.

Valve guides (see fig. 8 and table 1).

Check valve guides for wear. If guides need replacement, tap out with a punch and a hammer from inside outwards. This must be a cold operation.

Be careful that the locked part slides axially along its seat.

After removal of valve guides, check the holes to be regular, then heat heads at $100^{\circ} \div 120^{\circ}\text{C}$. and refit a $+0.03$ mm. oversized valve guide (or $+0.06$ mm. for a head already overhauled).

Beware: before placing new guides, mill and lap in valve seats.

Valves (see fig. 8 and table 1).

Inspect the stem and the seat.

If it is excessively worn, distorted, cracked or pitted, replace.

Note!

It is always advisable, when replacing a valve, to change also its valve guide. In the same way when replacing a valve guide, change also the concerned valve. This will ensure a perfect seal.

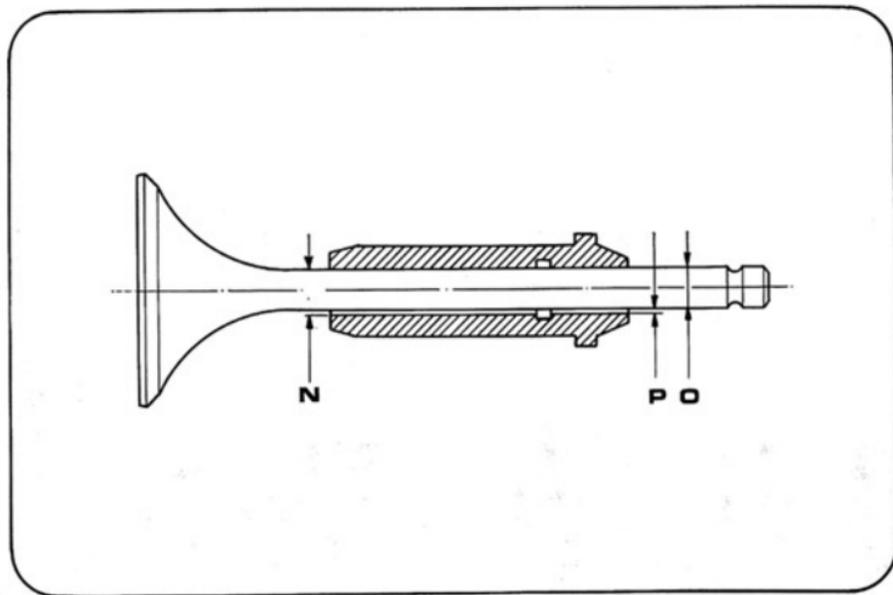


Fig. 8

FORO GUIDAVALVOLA Ø N = mm	STELO VALVOLA Ø O = mm	GIOCO MIN E MAX. P = mm	LIMITI DI USURA P = mm
VALVE-GUIDE HOLE Ø N = mm	VALVE STEM Ø O = mm	MIN. AND MAX. CLEARANCES P = mm	LIMITS OF WEAR P = mm
$\varnothing 8$ $+ 0,022$ $+ 0,000$	A = $\varnothing 7,980 \pm 7,975$ B = $\varnothing 7,975 \pm 7,970$	MIN = 0,020 MAX = 0,052	0,12

Tab. 1

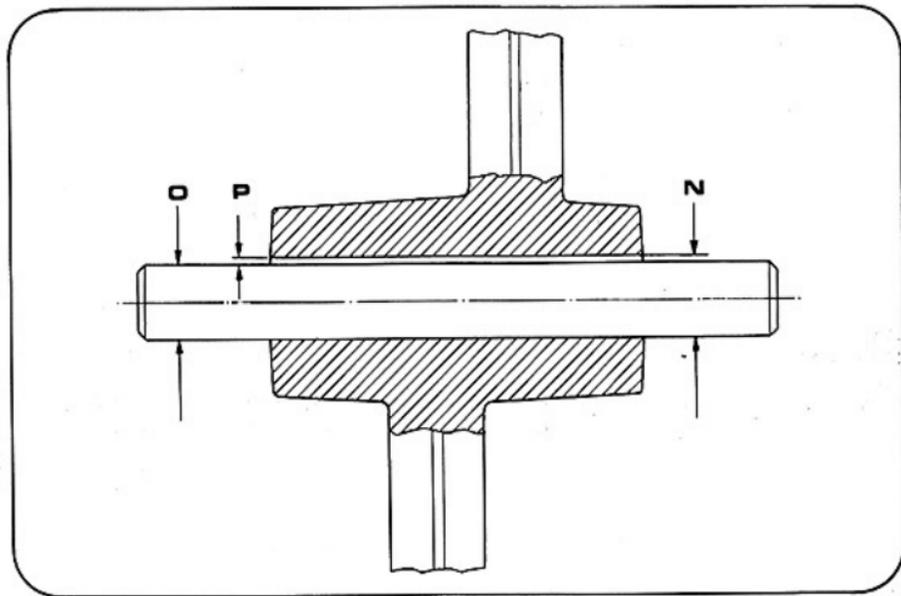


Fig. 9

FORO BILANCIERE Ø N = mm	PERNO BILANCIERE Ø O = mm	GIOCO MIN. e MAX. P = mm	LIMITI DI USURA P = mm
ROCKER HOLE Ø N = mm	ROCKER PIN Ø O = mm	MIN. AND MAX. CLEARANCE P = mm	LIMITS OF WEAR P = mm
$\begin{matrix} +0,040 \\ \text{Ø } 10 \\ +0,062 \end{matrix}$	$\begin{matrix} +0,010 \\ \text{Ø } 10 \\ +0,001 \end{matrix}$	$\begin{matrix} \text{MIN.} = 0,030 \\ \text{MAX.} = 0,061 \end{matrix}$	0,08

Tab. 2

Sedi valvole

Verificare l'incassatura delle sedi valvole, specialmente quelle di scarico.

Il limite d'usura di queste sedi deve essere determinato a stima da parte del meccanico che esegue la revisione. Normalmente il valore dello smusso si aggira attorno a $1,4 \div 1,6$ mm.

Se occorre operare la sostituzione, il procedimento da adottare è il seguente:

per l'estrazione si può forare la sede in due posizioni diametralmente opposte, rompere l'anello ed estrarre; oppure scaldare la testa in forno alla temperatura di $150^\circ \div 180^\circ$, cioè fino a liberare la sede. In entrambi i casi il rimontaggio delle sedi nella testa va fatto alla temperatura di $150^\circ \div 180^\circ$ e con sedi maggiorate.

Prima di procedere al montaggio delle nuove sedi è consigliabile controllare il diametro degli alloggiamenti allo scopo di scegliere le giuste maggiorazioni. Si tenga presente che le sedi vanno montate forzate con una interferenza di $0,13 \div 0,18$ mm.

Attenzione! Qualora sia stata sostituita la sede valvola, oppure la coppia valvola e guidavalvola, si rende necessaria la operazione di fresatura e di smerigliatura delle sedi.

Molle bilancieri di chiusura

Le molle devono essere controllate come segue:

- 1) Verificare che non vi siano incrinature sulla superficie esterna del filo della molla.
- 2) Verificare che non abbia subito deformazioni o cedimenti nei due bracci e che il parallelismo nelle spire sia perfetto.

Bilancieri (vedi fig. 9 e tab. 2).

Osservare attentamente le superfici di lavoro dei pattini dei bilancieri che non devono assolutamente presentare ondulazioni o ammannchi di cromatura. In queste condizioni procedere alla sostituzione e solo nel caso di piccole striature si può tentare una lucidatura dei pattini per mezzo di una lucidatrice a mola di panno abrasivo.

Valve seats

Check the valve seats for security, specially the exhaust valve ones.

Wear limit of these seats is to be determined by the mechanic who carries out the overhauling. A correct chamfer is about $1.4 \div 1.6$ mm.

If replacement is necessary, proceed in the following way: drill two holes in seats diametrically opposite to one another and split the insert to extract; alternatively heat the head in an oven at a temperature of $150^\circ \div 180^\circ\text{C}$ that is until the insert becomes free.

The insertion of new seats must be made with the head heated at $150^\circ \div 180^\circ$ and oversized seats.

Before arranging fitting of new seats, it is advisable to check the housing diameter, to choose the correct oversize. Keep in mind that seats must be shrunk fitted with interference $0.13 \div 0.18$ mm.

NOTE! Whenever the valve seat, or valve and valve guide is renewed, seating must be recut and lapped in.

Closing rocker springs

Check the rocker springs as follows:

- 1) Verify that there are no cracks on the spring wire.
- 2) Check that same are not out of shape or lowered in the arms, and turn parallelism to be perfect.

Rocker arms (see fig. 9 and table 2).

Carefully examine working surfaces of rocker covers, which must not present any trace of wear or chromium damages. Under these conditions, replacement must be arranged. Only in case of small scores you may try to polish the rocker covers with an emery cloth.

Controllare il foro dei bilancieri e il diametro dei relativi perni. Dalla tabella 2 si possono vedere i giochi e i relativi limiti di usura.

Registri per bilancieri

Osservare visivamente le loro superfici di lavoro e se esistono segni di usura non esitare a sostituirli.

Alberi distribuzione e relativi cuscinetti.

Verificare i lobi delle camme. Se dovessero presentare alla superficie tracce di striature od ondulazioni dovute alla usura della porzione cementata, è consigliabile la sostituzione.

Verificare i forellini di lubrificazione che non siano otturati.

Controllare accuratamente anche lo stato di usura dei cuscinetti a sfere che si trovano alloggiati nei supporti distribuzione e nei cappellotti.

Nei casi di incertezza procedere senza indugio alla loro sostituzione.

Inspect rocker holes and diameter of rocker pins. From Table 2 you may see the involved clearances and wear limits.

Rocker adjusters

Look at their working surfaces and if wear traces are located, do not hesitate to replace.

Camshaft and support bearings

Check cam lobes for score marks and undulations which could be due to hardened skin being worn away, in this case it is advisable to renew the particular.

Check lubrication holes, not to be clogged.

Carefully check also ball bearings inside the distribution supports and housings, for wear.

If you cannot establish their condition exactly, arrange replacement.

ASSEMBLAGGIO DELLE TESTE

Il montaggio dei vari organi nella testa nuda deve essere effettuato con il seguente ordine:

- 1) Sostituire le guarnizioni OR in gomma che si trovano all'interno delle guide valvola (vedi fig. 8).
- 2) Montare il supporto distribuzione nella testa.
- 3) Montare l'ingranaggio conico con gambo, nel supporto distribuzione.
- 4) Montare l'albero distribuzione e il relativo ingranaggio conico, avendo cura di mettere in corrispondenza i punti di riferimento esistenti sulla dentatura, indi bloccare il dado con una coppia di serraggio di 4 Kgm (avvitamento sinistrorso).
Per bloccare il dado occorre usare l'attrezzo speciale 88713.0263 (vedi fig. 10).
Controllare che l'ingranamento tra i due ingranaggi sia regolare e che i due piani smerigliati siano pari tra di loro.
- 5) Montare la valvola.
- 6) Mediante l'attrezzo speciale a spina dis. 88713.0262 montare il bilanciere inferiore e spessorarla lateralmente fino ad ottenere oltre al perfetto centramento della forcella del bilanciere sul gambo della valvola, anche la completa eliminazione del gioco assiale (vedi fig. 11).
- 7) Montare il bilanciere inferiore sul ns/ attrezzo speciale dis. 88713.0134 ad agganciare la molla all'attrezzo (vedi fig. 12).
- 8) Montare questo gruppetto (bilanciere/attrezzo) sulla testa avendo cura di sistemare le rondelle di spessorazione come al punto 6 aiutandosi con l'attrezzo speciale a spina 88713.0262 (vedi fig. 13).
- 9) Estrarre l'attrezzo a spina e montare il normale perno bilanciere.
- 10) Con il cacciavite sganciare la molla dall'attrezzo ed estrarre l'attrezzo stesso.

HEAD ASSEMBLING

Assembling of different components in bare head is as follows:

- 1) Replace rubber O-Rings placed inside valve-guides (see fig. 8).
- 2) Fit timing support on the head.
- 3) Fit bevel gear with shank on timing support.
- 4) Fit camshaft and its bevel gear, taking care to place the reference marks of gear teeth in coincidence, then tighten nut at a torque of 4 Kgm. (counterclockwise screwing).

To tighten the nut, special tool n. 88713.0263 should be used (see fig. 10).

Check the mesh between gears to be perfect and the two lapped surfaces, to be even.

- 5) Fit the valve.
- 6) By means of special tool no. 88713.0262 fit lower rocker, placing shims laterally until a perfect centering of rocker fork on valve stem and no end play is got (see fig. 11).
- 7) Fit lower rocker on our special tool no. 88713.0134 and hook spring to the tool (see fig. 12).
- 8) Fit this group (tool with rockers) on the head, taking care to place washers as per point 6, using special tool no. 88713.0262 (see fig. 13).
- 9) Extract the above tool and fit the standard rocker pin.
- 10) By means of a screwdriver, release spring from tool and remove the same tool.

- 11) Montare provvisoriamente il cappello porta cuscinetto in modo che tenga a livello l'albero distribuzione; montare poi i registri fino a regolare il gioco tra il pattino e la camma che dovrà risultare: $0,000 \div 0,02$ mm.
- 12) Montare il registro superiore sul gambo della valvola.
- 13) Mediante l'attrezzo a spina dis. 88713.0262 montare il bilanciere superiore avendo cura di centrarlo rispetto al gambo della valvola disponendo opportunamente le rondelle laterali che tra l'altro servono anche per eliminare il gioco assiale del bilanciere (vedi fig. 14).
- 14) Sostituire i registri fino ad ottenere sotto i bilancieri superiori questi giochi:
Aspirazione = 0,08 mm
Scarico = 0,12 mm
Questi controlli devono essere effettuati con uno spessimetro a lamelle.
- 15) Montare definitivamente il cappello porta cuscinetto.

- 11) Momentarily fit the bearing housing cap in a way to maintain the camshaft in working position, then fit shims until play between rocker cover and cam reaches $0.000 \div 0.02$ mm.
- 12) Fit the upper shim on the valve stem.
- 13) By means of special tool no. 88713.0262 fit the upper rocker, taking care to center it with respect to the valve stem and placing side washers, also useful to get no rocker end play (see fig. 14).
- 14) Replace shims until you get the following plays of upper rockers:
Suction = 0.08 mm.
Exhaust = 0.12 mm.
Tests must be carried out using a feeler gauge.
- 15) Finally fit bearing housing cap.

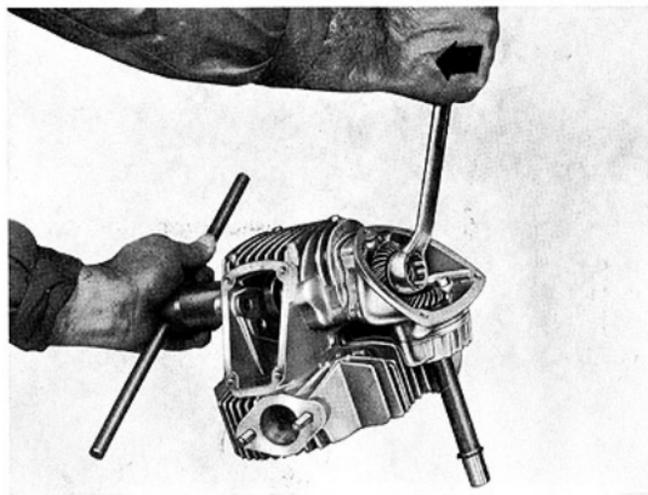


Fig. 10

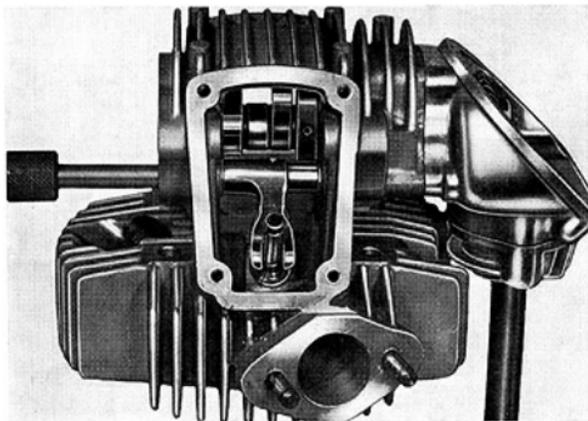


Fig. 11

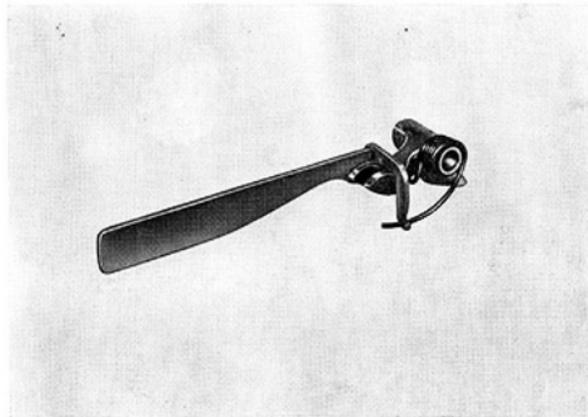


Fig. 12

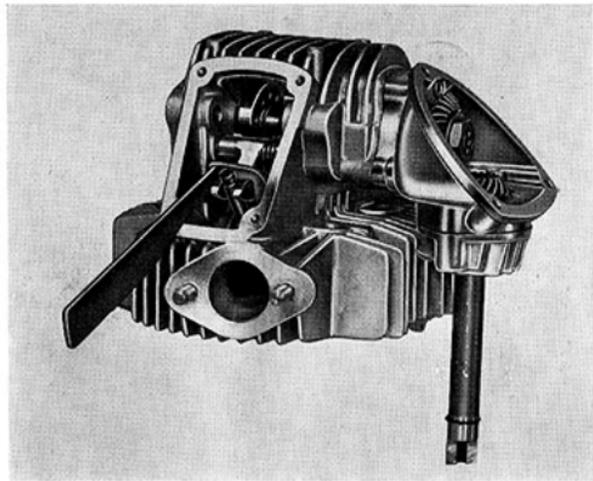


Fig. 13

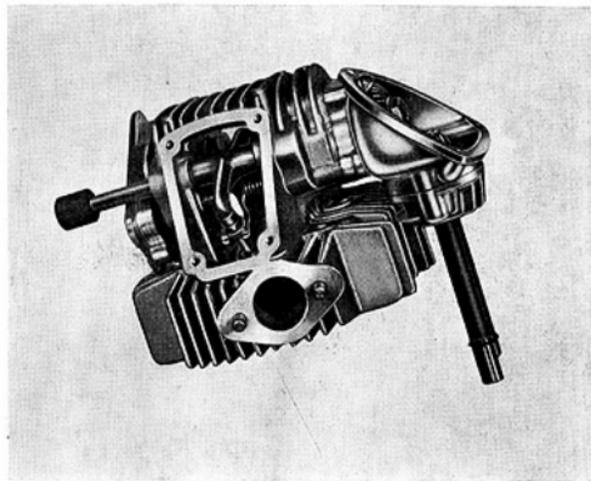


Fig. 14

SMONTAGGIO DELLA RUOTA ANTERIORE

Per smontare la ruota anteriore occorre:

- 1) Smontare le due pinze del freno lasciando i tubi del circuito idraulico collegati.
- 2) Con chiave di 24 mm smontare il dado che tiene bloccata la ruota dal lato sinistro.
- 3) Con chiave di 13 mm allentare il bullone della forcella che blocca assialmente il perno della ruota.
- 4) Con un martello di plastica battere fuori il perno della ruota.
- 5) Sfilare la ruota.

Nella fig. 15 sono rappresentati tutti i particolari che compongono questo gruppo:

- | | | |
|-----|-------------|---|
| 1) | 0797.77.103 | Ruota anteriore |
| 2) | 0797.77.105 | Cerchio in lega leggera
BORRANI WM 3 x 18" - 40 fori |
| 3) | 0795.77.310 | Dado esagonale M16 x 1,5 x 13 |
| 4) | 0795.77.320 | Rondella Ø 17 x Ø 31 x 3 |
| 5) | 75163.2054 | Cuscinetto Ø 20 x Ø 42 x 16 |
| 6) | 73463.1083 | Rondella elastica A 10,5 fiss. disco |
| 7) | 72424.1032 | Dado esagonale M10 x 10 fissaggio disco |
| 8) | 0684.77.110 | Raggio Ø 3,5/4 x 167 testa diritta |
| 9) | 0795.77.330 | Alberino |
| 10) | 0796.03.695 | Vite TE M10 x 110 fissaggio dischi |
| 11) | 0797.77.343 | Disco freno anteriore Ø 280 |
| 12) | 0795.77.305 | Distanziale Ø 20 x Ø 32 x 17 |
| 13) | 0797.77.153 | Mozzo anteriore completo |
| 14) | 0795.77.290 | Distanziale |

FRONT WHEEL REMOVAL

To remove front wheel, you have to:

- 1) Disassemble the two brake calipers leaving brake system pipes connected.
- 2) By means of a 24 mm. wrench, remove nut fastening the wheel on Left side.
- 3) By means of 13 mm. wrench loosen the fork nut axially fastening the wheel axle.
- 4) With a plastic hammer tap out wheel axle.
- 5) Remove wheel.

In fig. 15 you will see all components of this group:

- | | | |
|-----|-------------|--|
| 1) | 0797.77.103 | Front wheel |
| 2) | 0797.77.105 | Light alloy rim
BORRANI WM 3 x 18" - 40 holes |
| 3) | 0795.77.310 | Hex. nut M16 x 1.5 x 13 |
| 4) | 0795.77.320 | Washer Ø 17 x Ø 31 x 3 |
| 5) | 75163.2054 | Bearing Ø 20 x Ø 42 x 16 |
| 6) | 73463.1083 | Spring washer A 10.5 |
| 7) | 72424.1032 | Hex. nut M 10 x 10 |
| 8) | 0684.77.110 | Spoke Ø 3.5/4 x 167 |
| 9) | 0795.77.330 | Spindle |
| 10) | 0796.03.695 | Screw TE M10 x 110 |
| 11) | 0797.77.343 | Front brake disc Ø 280 |
| 12) | 0795.77.305 | Distance piece Ø 20 x Ø 32 x 17 |
| 13) | 0797.77.153 | Compl. front hub |
| 14) | 0795.77.290 | Distance piece |

SMONTAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE

Per smontare la ruota posteriore occorre:

- 1) Aprire la maglia di giunzione e smontare la catena.
- 2) Smontare un silenziatore.
- 3) Con chiave di mm 24 smontare un dado che blocca la ruota e precisamente quello dal lato dove è rimasto il silenziatore.
- 4) Con martello di plastica battere fuori il perno della ruota.
- 5) Sfilare la ruota.

Nella fig. 16 sono rappresentati tutti i particolari di questo gruppo:

- | | | |
|-----|-------------|---|
| 1) | 0797.80.103 | Ruota posteriore (corona Z = 40) per 750 SS - 900 SS ediz. '75 |
| | 0797.80.105 | Ruota posteriore (corona Z = 36) per 900 SS ediz. 1976 |
| | 0797.80.108 | Ruota posteriore (corona Z = 38) per 750 SS - 900 SS omologata - 900 SS omologata; ediz. 1976 |
| 2) | 0797.77.105 | Cerchio in lega leggera BÖRRANI WM 3 x 18" - 40 fori |
| 3) | 0795.77.310 | Dado esagonale M16 x 1,5 x 13 |
| 4) | 0795.77.320 | Rondella Ø 17 x Ø 31 x 3 |
| 5) | 0797.80.280 | Boccola laterale destra |
| 6) | 75161.2054 | Cuscinetto Ø 20 x 47 x 14 |
| 7) | 70846.2140 | Vite TE M8 x 35 fissaggio corona |
| 8) | 0795.80.255 | Plastrina di sicurezza (2 fori) |
| 9) | 0795.80.240 | Corona Z = 40 ediz. 1975 |
| | 0795.80.236 | Corona Z = 36 ediz. 1976 |
| | 0795.80.238 | Corona Z = 38 ediz. 1976 |
| 10) | 0170.69.030 | Dado esagonale M8 x 8 fissaggio corona |
| 11) | 0797.80.232 | Parastrappi in gomma |
| 12) | 70846.2629 | Vite TE M10 x 90 fissaggio mozzo |
| 13) | 0797.80.440 | Supporto parastrappi |
| 14) | 75163.2054 | Cuscinetto Ø 20 x Ø 42 x 16 |
| 15) | 0797.80.234 | Tappo per parastrappi |
| 16) | 0797.80.242 | Flangia portacorona |

REAR WHEEL REMOVAL

To remove rear wheel, you have to:

- 1) Open the joint link and remove the chain.
- 2) Remove a silencer.
- 3) With a 24 mm. wrench slacken a nut locking the wheel and precisely the one on silencer side.
- 4) With a plastic hammer tap out the wheel axle.
- 5) Draw the wheel away.

In fig. 16 you will see the different components of this group:

- | | | |
|-----|-------------|---|
| 1) | 0797.80.103 | Rear wheel (sprocket Z=40) for 750/SS and 900/SS '75 version |
| | 0797.80.105 | Rear wheel (sprocket Z = 36) for 900/SS '76 edition |
| | 0797.80.108 | Rear wheel (sprocket Z = 38) for 750/SS-900/SS homologated 900/SS '76 edition |
| 2) | 0797.77.105 | Light alloy rim BÖRRANI WM 3 x 18" - 40 holes |
| 3) | 0795.77.310 | Hex. nut M 16 x 1.5 x 13 |
| 4) | 0795.77.320 | Washer Ø 17 x Ø 31 x 3 |
| 5) | 0797.80.280 | R.H. bush |
| 6) | 75161.2054 | Bearing Ø 20 x 47 x 14 |
| 7) | 70846.2140 | Screw TE M8 x 35 |
| 8) | 0795.80.255 | Safety plate |
| 9) | 0795.80.240 | Sprocket Z=40 1975 edition |
| | 0795.80.236 | Sprocket Z=36 1976 edition |
| | 0795.80.238 | Sprocket Z=38 1976 edition |
| 10) | 0170.69.030 | Hex. nut M8 x 8 |
| 11) | 0797.80.232 | Cush drive rubber |
| 12) | 70846.2629 | Screw TE M10 x 90 |
| 13) | 0797.80.440 | Rubber support |
| 14) | 75163.2054 | Bearing Ø 20 x Ø 42 x 16 |
| 15) | 0797.80.234 | Cush drive cap |
| 16) | 0797.80.242 | Sprocket holding flange |

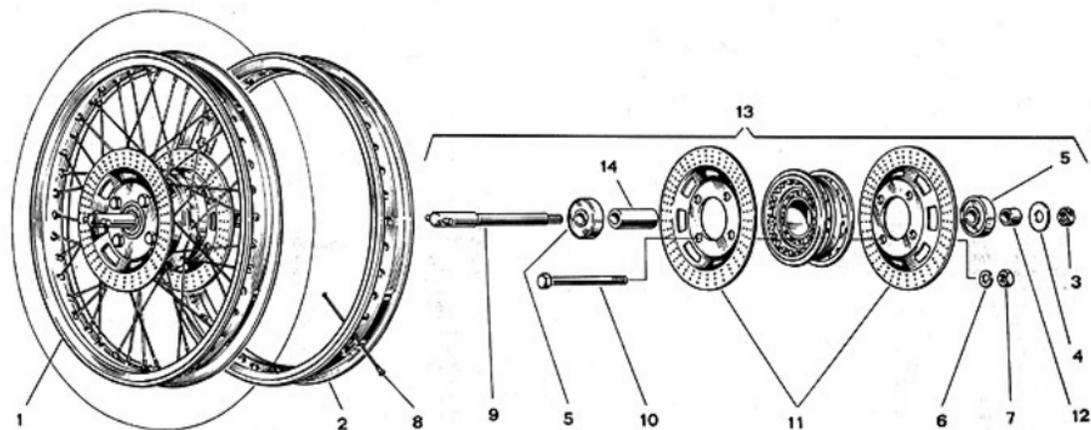


Fig. 15

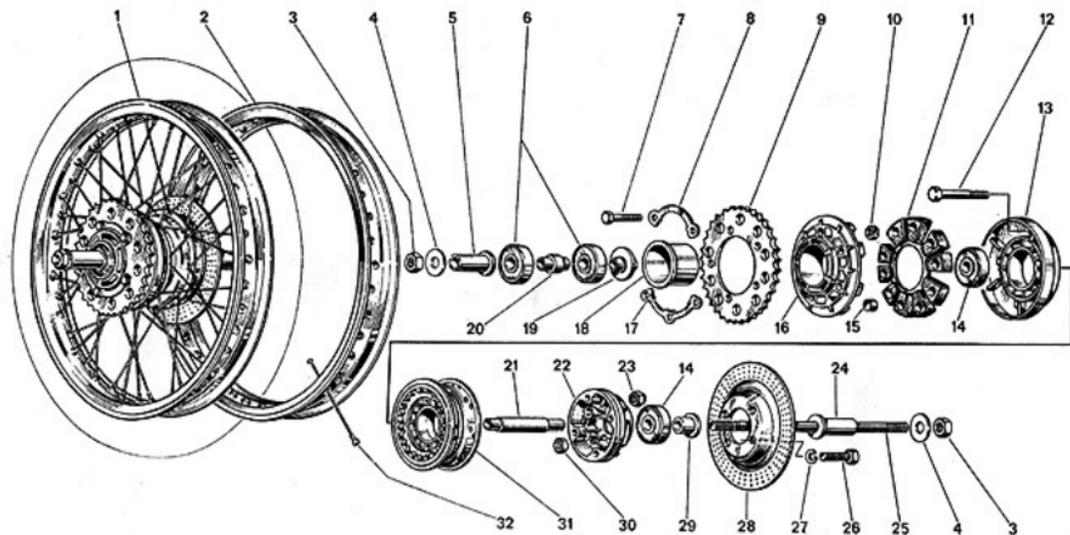


Fig. 16

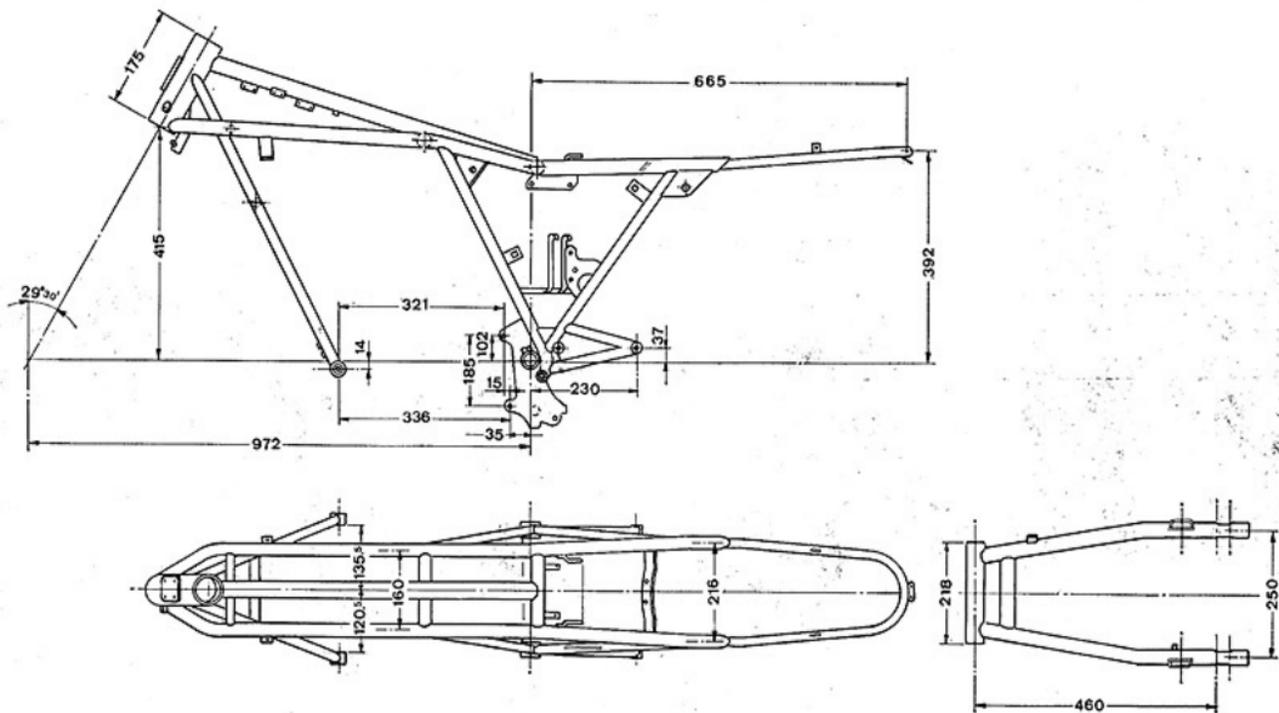
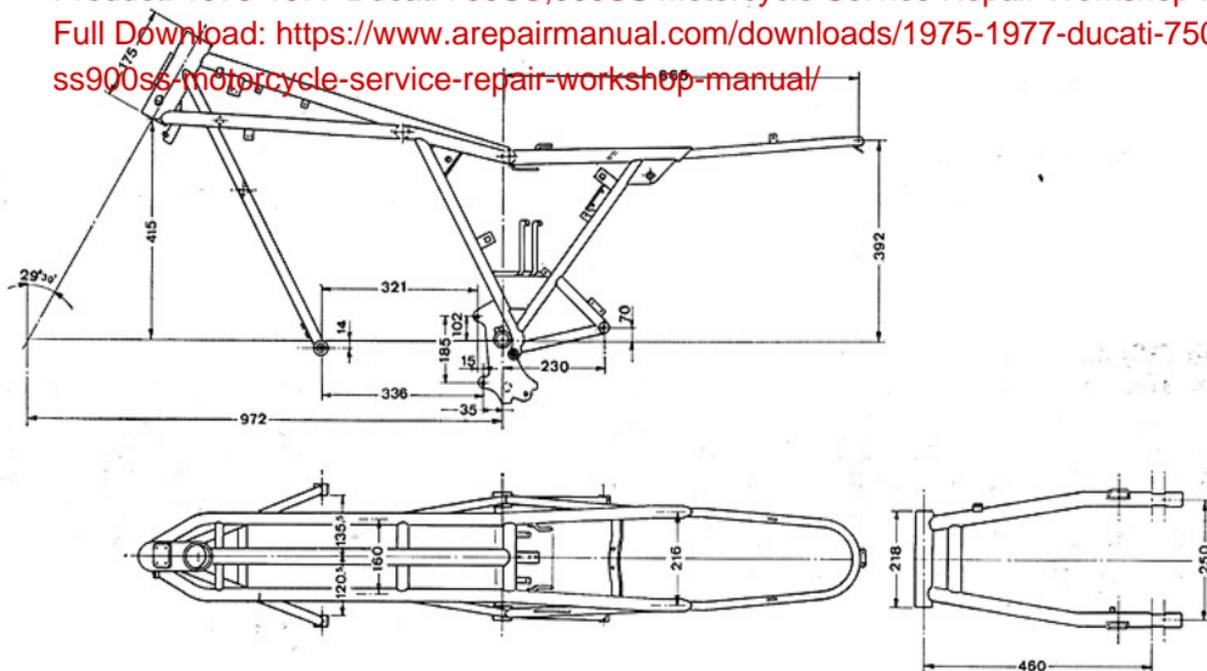


Fig. 17

Product: 1975-1977 Ducati 750SS,900SS Motorcycle Service Repair Workshop Manual
Full Download: <https://www.arepairmanual.com/downloads/1975-1977-ducati-750ss900ss-motorcycle-service-repair-workshop-manual/>



Sample of manual. Download All 76 pages at:

<https://www.arepairmanual.com/downloads/1975-1977-ducati-750ss900ss-motorcycle-serv>

Fig. 18