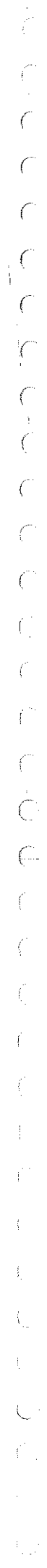


WORK SHOP MANUAL

Bullet



ENFIELD



1972

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

| | |
|--|---|
| Χρωστικότητα | 439 κ.εκ. |
| Διάσφουή | 90 χιλ. |
| Διάμετρος (ονομαστική) | 34 χιλ. |
| Πραγματική | 83,96/83,97 χιλ. |
| Μέγεθος πιστονιού | 83,1342 χιλ. |
| Σχέση συμπίεσης | 6,5/1 |
| Συνιστώμενη Συμπίεση | 110+-(5) pzi. |
| Ρεκτιφιέ στο επόμενο O/e όταν η φθορά υπερβεί | 0,2032 χιλ. ΣΕ 20 O/e |
| Ιπποδύναμη | 22 BHP/5400 σ.α.λ. |
| Ροπή | 3,5 κιλ./3000 σ.α.λ. |
| Ελατήρια πιστονιού | Απλό ελατήριο-δυο-(κωνικά)απόξυσης- ένα(λαδιού απόξυσης) |
| Διάκενο ελατηρίων στα αυλάκια | Απλό ελατήριο=0,0254/0,0762 χιλ Ελατήριο λαδιού-απόξυσης=0,0508/0 1016 |
| Διάκενο ελατηρίου στη διάμετρο (χωρίς φθορά) | 0,0150"/0,020 |
| Αλλάζει τα ελατήρια όταν το διάκενο υπερβεί τις | 0,060 |
| Over size πιστόνι και ελατήρια | 0,020 O/e |
| Διάμετρος κείρου εμπόλου | 0,7498"/0,7500 |
| Con Rod small end διάμετρος | 0,507"/0,7505' |

ΡΟΥΛΕΜΑΝ

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| Επίμοιο ρουλεμάν (πλευρά κίνησης) | 25X62X72χιλ (6305) |
| Κυλινδρικό ρουλ. | 25X62X17χιλ.(N305) |
| (πλευρά χρον.) | 25X52X17χιλ.(N205-R) |

ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

| | |
|---------------------------------|------------------|
| Τυχευικό ρουλεμάν, κύριου άξονα | |
| Μεγάλο | 6208 |
| Μικρό | 6208(ή 6209κατ') |

ΡΟΥΛΕΜΑΝ ΓΡΟΧΩΝ

| | |
|-----------------|------------------------------|
| Εμπρός και πίσω | 17X40X12χιλ.(6208 ή 6209 ΖΕ) |
|-----------------|------------------------------|

ΒΑΛΒΙΔΕΣ ΚΑΙ ΚΟΚΟΡΑΚΙΑ

| | |
|-------------------|-------------------|
| Επ' αμχ εκκέντρου | 0,3125' |
| Επ' αμχ βαλβίδας | 0,3125' (περίπου) |

ΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΒΑΛΒΙΔΩΝ ΜΕ ΔΙΑΚΕΝΟ 0,012'

| | |
|--------------------|--------------|
| Η εξαγωγή ανοίγει | 75° Πριν ΑΝΣ |
| Η εξαγωγή κλείνει | 35° Μετά ΑΝΣ |
| Η εισαγωγή ανοίγει | 30° Πριν ΑΝΣ |
| Η εισαγωγή κλείνει | 60° Μετά ΑΝΣ |

ΒΑΛΒΙΔΕΣ-ΚΟΚΟΡΑΚΙΑ

| | |
|----------------------------------|--|
| Εσωτερική διάμετρος κοκορ. | 0,826 / 0,825 |
| Διάμετρος άξονα κοκορ | 0,8240 / 0,8235 |
| Διάμετρος σταλέχους βαλβ. εισαχ. | 0,3430" / 0,3425 |
| Διάμετρος σταλέχους βαλβ. εξαχ. | 0,3410 / 0,3405 |
| Εσωτερ. διάμ. οδηγού βαλβ. | 0,3447 / 0,3437 |
| Εξωτερ. διάμ. οδηγού βαλβ. | 0,6275" / 0,6270 |
| Τρύπα οδηγού στην κυλ/κεφαλή | 0,626" / 0,625 |
| Διάμετρος σταλέχους ωστηρίου | 0,375 / 0,374 |
| Διάκενο ωστηρίων με κρύο κινητ. | καθόλου |
| Γρανάζι κινητήρα (πρωτεύον) | 25 δόντια |
| Γρανάζι συμπλέκτη | 56 δόντια |
| Γρανάζι τελικής μετάδοσης | 17 δόντια |
| Πρωτεύουσα αλυσίδα | Διπλή μονοκόματη 5/8 βήμα X 400 |
| | κύλινδρος X 0,380" πλάτος |
| Διάμετρος βαλβίδας εισαγωγής | 44,45 χιλ. |
| Διάμετρος βαλβίδας εξαγωγής | 41,3 χιλ. |
| Ωστήρια | Αλουμινένια με ατσάλινες υποδοχές |
| | 8 15/32" |
| εισαγωγής | 8 27/32 |
| εξαγωγής | |
| προσθήκη Πατούρας βαλβίδας εισ. | 2,001" / 2,000" (O D) |
| " εξαχ. | 2,001 / 2,000 (O D) |
| Τύπος θαλάμου π. προυνιών | Από χρώμιο με επικάλυψη από σκληρό χρ. |

Χωρητικότητα πυκνωτή 0,18 με 0,25 MFD

ΚΑΦΜΠΥΡΑΤΕΡ

| | |
|-----------------|--------------------------------------|
| Τύπος | MIKCARB - VM 28 |
| Βεντάρι | 28 χιλ. |
| Κυρίως ζυγκλέο | 110 |
| Ζυγκλέο οδηγός | 25 |
| Ζυγκλέο βελόνια | 33,7 χιλ. |
| Στάβιτ γκαζιού | 29,8 χιλ. |
| Εισαγωγή | Αλουμίνιο με ενσωματωμένο εκτετατικό |

ΑΝΤΑΙΑ ΛΑΔΙΟΥ

| | |
|---------------------|-----------------------------|
| Τροφοδοσία | θετικός & εμβολοφόρος τύπος |
| | 1/12 στροφών κινητήρα |
| Διάμετρος πιστονιού | 0,24975" / 0,24950 |
| Διαδρομή | 0,5" |

ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΨΕΦΗΣ

| | |
|---------------------------|--|
| Τύπος μπουζί | NGK BR3 ES ή ισοδύναμο μακρού σπείρωμα |
| Διάμετρος | 14 χιλ. |
| Διάκενο μπουζί | 0,46-0,5 χιλ. |
| Πίπα μπουζί | N K 05 |
| Διάκενο ακίδων (πλατίνες) | 0,14" / 0,16" (0,35-0,40 χιλ.) |
| Προπορεία ανάφλεξης | 1/32" (0,8 χιλ.) Πριν ANS |
| | στη φάση της συμπίεσης |

ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Σχέσεις ταχυτήτων
Γρανάζι τροχού

5, 10, 6, 83, 9, 22, 13, 93
38 δόντια

ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΙΒΩΤΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

1η ταχύτητα
2η "
3η "
4η "
Συμπλέκτης

2,77:1
1,84:1
1,35:1
1:1
5 δίσκοι (εμβαπτισμένοι σε λάδι)

ΠΕΡΙΕΚΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΛΑΔΙΟΥ & ΒΑΘΜΟΣ

Λάδι κάρτερ
Μπουκάλες
Συμπλέκτης
Κιβώτιο ταχυτήτων

2 1/4 λίτρα (ΣΑΕ 50) ή 20/50
150 μλ. σε κάθε καλάμι (ΣΑΕ 30)
420 μλ. (ΣΑΕ 20) περίπου
700 μγρ. "00" γράσσο ανακατεμένο
με λάδι ΣΑΕ 40 ή 50. Συμπληρώνουμε
κάθε φορά μόνο με λάδι.

ΤΕΠΟΖΙΤΟ

Χωρητικότητα
Ρεζέρβα

14 1/2 λίτρα (αμόλυβδη ή όχι)
1,25 λίτρα (το λιγότερο)

Τύπος ζαντών

WM-2-19

ΕΛΑΣΤΙΚΑ

Εμπρός
Πίσω

3,25 X 19"
3,50 X 19"

ΦΡΕΝΑ

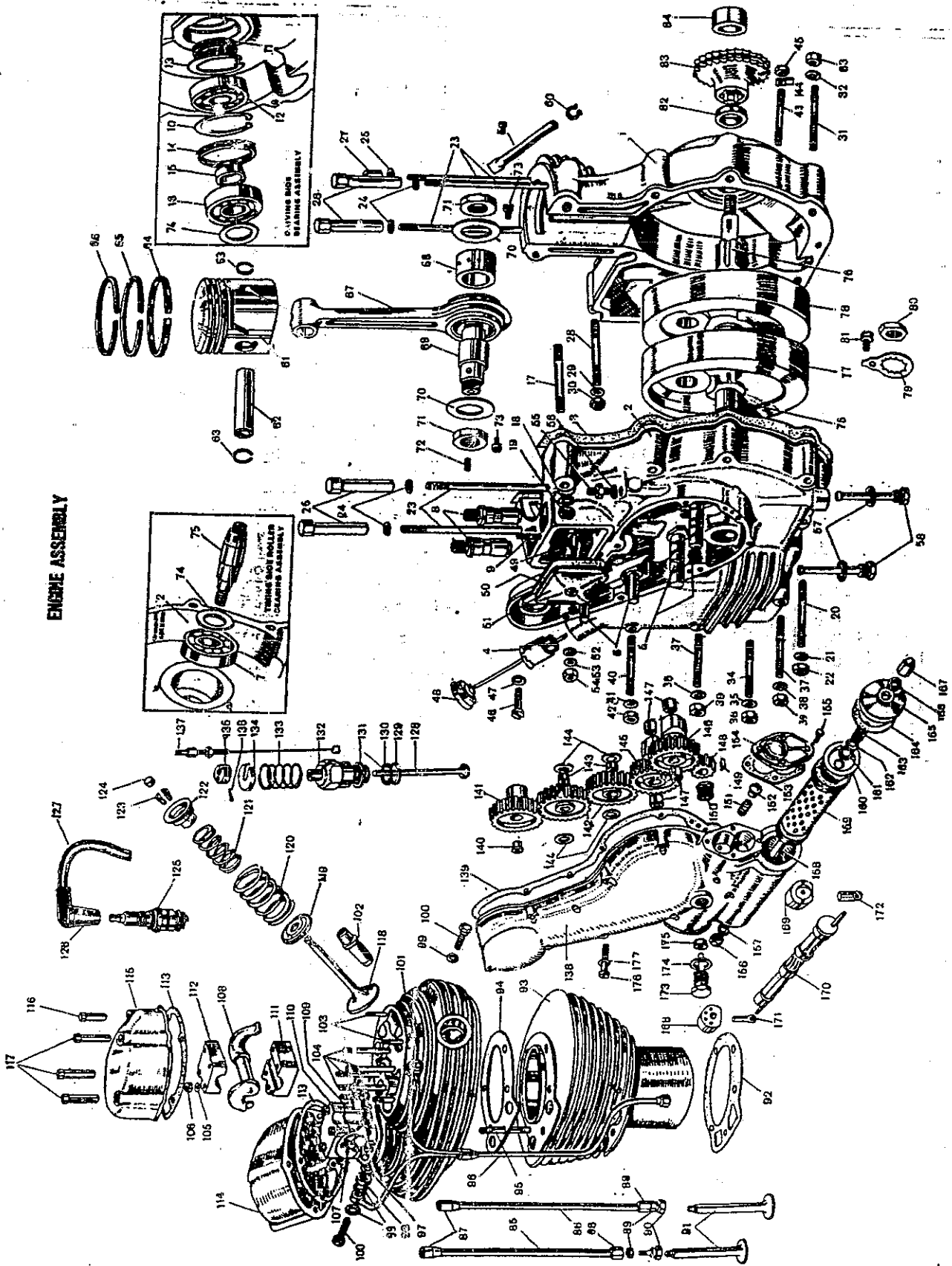
Εμπρός
Πίσω

Ταμπούρο διπλό 7" (177,8 χιλ.)
Ταμπούρο μονό 6" (152,4 χιλ.)

ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

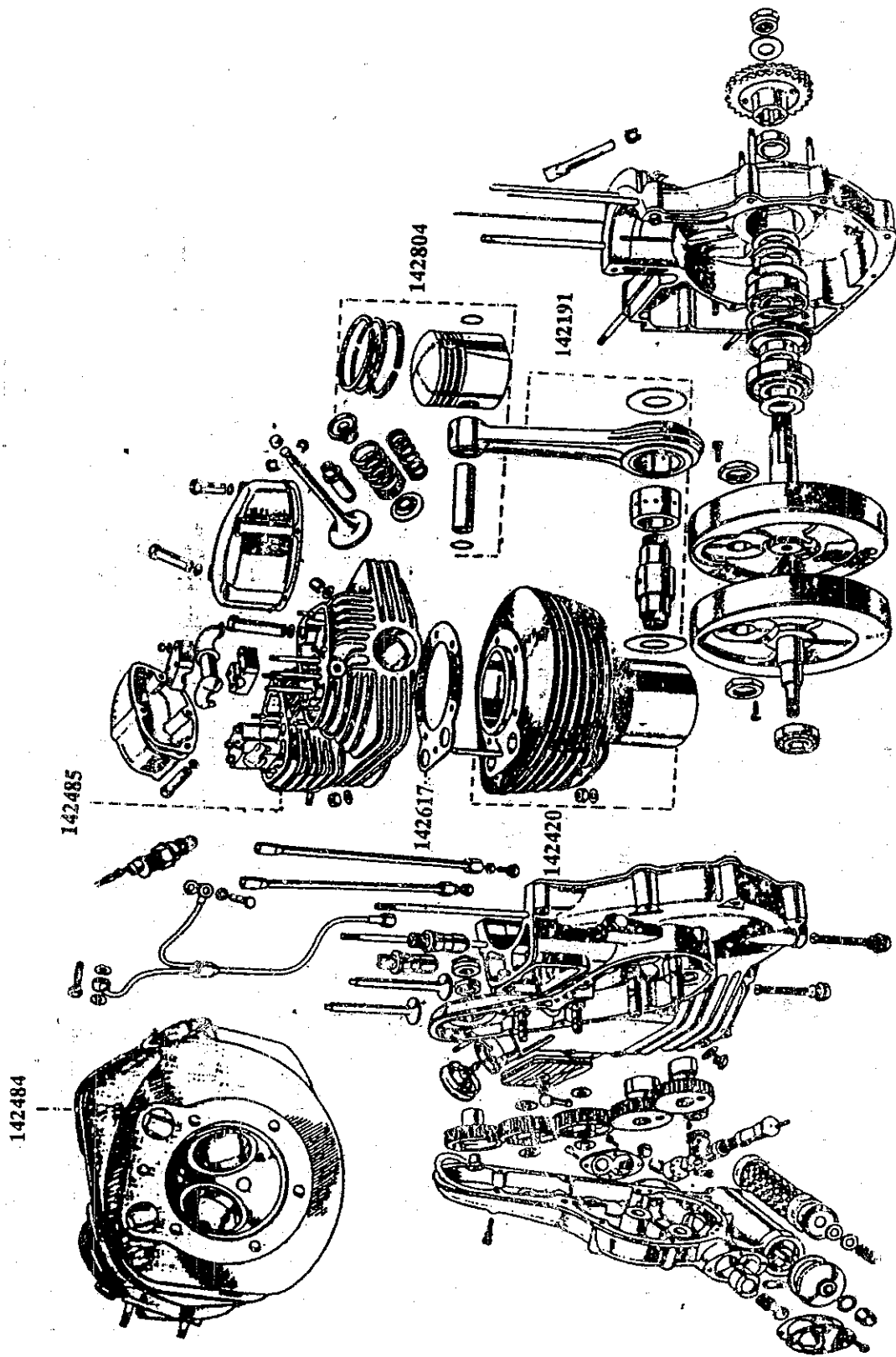
- | | | |
|--|--|--|
| 1. Στροφαλοθάλαμος D/S | 28. Βίδα κάσας κάτω απ' τον διανομέα | 51. Καπάκι ωστηρίων |
| 2. Στροφαλοθάλαμος T/S | | 52. Ροδέλα (Fibre) καπ. |
| 3. Φλάτζα ένωσης | | 53. Ροδέλα (σιδ.) καπ. |
| 4. Κολάρο του φίλερ λαδιού | 29. Ροδέλα βίδας | 54. Παξιμάδι καπακιού |
| 5. Εκκεντρος άξονας | 30. Παξιμάδι βίδας | 55. Δίοδος λαδιού |
| 6. Άξονας αργόστροφων γραναζιών | 31. Βίδα μπροστινού μέρους κινητήρα | 56. Ροδέλα δίοδου |
| 7. Κυλινδρικό ρουλεμάν άξονα χρονισμού | 32. Ροδέλα βίδας | 57. Ροδ φίλτρων λαδ. |
| 8. Οδηγός ωστηρίου | 33. Παξιμάδι βίδας | 58. Φίλτρα λαδιού |
| 9. Βίδα (οδηγός) βάσης κυλίνδρου | 34. Βίδα πίσω μέρους κινητήρα | 59. Σωλήνας αναπνοής |
| 10. Ασφάλεια | 35. Ροδέλα βίδας | 60. Ασφάλεια σωλήνα |
| 11. Τσιμούχα λαδιού | 36. Παξιμάδι βίδας | 61. Πιστόνι |
| 12. Σφαιρικό ρουλεμάν | 37. Βίδα πίσω ένωσης κάσας | 62. Πείρος πιστονιού |
| 13. Ασφάλεια | 38. Ροδέλα βίδας | 63. Ασφάλεια πείρου |
| 14. Σωληνωτός αποστάτης (εξωτ.) | 39. Παξιμάδι βίδας | 64. Ελατ. πιστ. (απόξ.) |
| 15. Σωλην. αποστ. (εσωτέρ.) | 40. Βίδα πίσω ένωσης κάσας | 65. Ελατήριο συμπίεσης κωνικό κατώτερο |
| 16. Κυλινδρικό ρουλεμάν | 41. Ροδέλα βίδας | 66. Ελατήριο συμπίεσ χρώμιο, ανώτερο |
| 17. Βίδα λαιμού στρ/μου | 42. Παξιμάδι βίδας | 67. Μπιέλα |
| 18. Ροδέλα βίδας λαιμού στρ. | 43. Βίδα σύνδεσης καπακιού αλυσίδας | 68. Κουζινέτο μπιέλας |
| 19. Παξιμάδι βίδας λαιμού στρ. | 44. Τσιμούχα συγκράτησης λαδιού | 69. Πείρος μπιέλ-στρ |
| 20. Βίδα κάτω ένωσης στρ/μου | 45. Παξιμάδι τσιμούχας | 70. Ροδέλα πίεσης |
| | | 71. Παξ κουζιν. μπιέλ |
| | | 72. Βίδα τρύπας λαδ στον πείρο στροφ. |
| | | 73. Βίδα-ασφ. παξιμαδ πείρου |
| 21. Ροδέλα βίδας | 46. Πείρος φλάτζας διανομέα | 74. Ροδέλα πίεσης |
| 22. Παξιμάδι βίδας | | 75. Άξονας χρονισμού |
| 23. Βίδα κεφαλής & κυλίνδρου | 47. Ροδέλα πείρου | 76. Άξονας μετάδ κίνησης |
| 24. Ροδέλα βίδας | 48. Τάπα λαδιού | 77. Βολάν T/S |
| 25. Ροδέλα βίδας | 49. Βίδα καπακιού ωστηρίων | 78. Βολάν D/S |
| 26. Παξιμάδι βίδας | | 79. Ροδέλα αφαιρείας |
| 27. Παξιμάδι βίδας | 50. Φλάτζα καπακιού | 148. Γρανάζι χρονισμού |
| 80. T/S παξιμάδι άξονα | 117. Παξιμάδι-μακρύ-καπακιού ζυγάθρου | 20 δόντια |
| 81. Βίδα ροδέλας | 118. Βαλβίδα | 149. Κλειδί |
| 82. Αποστάτης σωληνωτός γραναζιού κινητήρα | 119. Κολλάρο (κάτω) ελατηρίου βαλβίδας | 150. Σπείρωμα αντλ λαδ |
| 83. Γρανάζι κινητήρα 25 δόντια | 120. Εξωτερικό ελατ αντλίας λαδιού | 151. Ελατήριο δίσκου |
| 84. Αποστάτης γεννήτριας | 121. Εσωτερικό ελατ | 152. Παράβλημα ελατηρίου |
| 85. Ωστήριο εισαγωγής | 122. Κολλάρο (πάνω) ελατηρίου βαλβίδας | 153. Φλάτζα καλύμμ αντλ |
| 86. Ωστήριο εξαγωγής | | 154. Κάλυμμα αντλ λαδιού |
| 87. Κορυφή ωστηρίου | | 155. Βίδα καλύμμ αντλίας |
| 88. Κάτω μέρος ωστηρίου | | 156. Παξιμ οδηγού φίλτρου λαδιού |
| 89. Κόντρα παξ ωστηρίου | 123. Κομμένο κολλ βαλβ | |

ENGINE ASSEMBLY



90. Καπάκι ωστηρίου 124. Καπ στελέχ. βαλβ. 157. Ροδ οδηγού φίλτρου
91. Ωστήριο 125. Μπουζί 158. Βίδα-οδηγός-φίλτρου
92. Κάτω φλάτζα κυλίνδρου 126. Πίπα μπουζί 159. Φίλτρο λαδιού
93. Κύλινδρος 127. Μπουζοκαλώδιο 160. Καπάκι ελατηρ φίλτ
94. Πάνω φλάτζα κυλίνδρου 128. Βαλβίδα αποσυμπ 161. Τσόχινη ροδέλα
95. Βίδα-οδηγός βάσης κυλ. 129. Ροδ σώματος απ/τή 162. Ροδέλα διείσδυσης
96. Εξωτερική δίοδος 130. Ροδ σώματος απ/τή 163. Ελατήριο φίλτρου
λαδιού (ολόκληρη) 131. Απλή ροδέλα 164. Φλάτζα καπ φίλτρου
97. Ροδέλα-κουζινέτο δίοδου σώματος αποσ/τή 165. Καπάκι φίλτρ λαδ
98. Ροδέλα δίοδου 132. Σώμα αποσ/τή 166. Ροδέλα καπ φίλτρου
99. Ροδέλα δίοδου 133. Ελατήριο απ/τή 167. Παξιμάδι καπακιού
100. Βίδα (με τρύπα) δίοδου 134. Καπάκι ελατ. απ/τή 168. Δίσκος αντλίας
101. Κυλινδροκεφαλή 135. Σύνδεση ντίζας λαδιού (τροφοδοσίας)
102. Οδηγός βαλβίδας 136. Κοπίλια σύνδεσης 169. Δίσκος αντλίας
103. Βίδα-οδηγός κουτιού 137. Συναρμολόγ ντίζας λαδιού (επιστροφής)
ζυγώθρου 138. Καπάκι χρονισμού 170. Άξονας αντλ λαδιού
104. Βίδα-οδηγός 139. Φλάτζα καπ. χρον. 171. Εμβολο (τροφοδοσίας)
κουζινέτου ζυγώθρου 140. Παξιμάδι γραναζ 172. Εμβολο (επιστροφής)
105. Ροδέλα κουζινέτου 141. Διανομέα 173. Τάπα τροφοδ λαδιού
ζυγώθρου 142. Γρανάζι διανομέα 174. Ροδέλα
106. Παξιμάδι κουζινέτ ζυγ. 40 δόντια 175. Τάπα συγκράτ λαδ
107. Ζύγωθρο εισαγωγής 142. Αργόστροφο γραναζι 176. Βίδα καπ χρονισμ
108. Ζύγωθρο εξαγωγής 40 δόντια 177. Ροδ ελατηρ βίδας
109. Κουζινέτο ζυγώθρου 143. Κουζινέτο αργόστρ καπ χρονισμού
εισαγωγής γραναζιού
110. Καπάκι κουζινέτου 144. Ροδέλα διείσδυσης
ζυγώθρου εισαγωγής αργόστροφου γραναζιού
111. Κουζινέτο ζυγώθρου 145. Εκκεντρο εισαγωγής
εξαγωγής 146. Εκκεντρο εξαγωγής
112. Καπάκι κουζινέτου 147. Κουζινέτο εκκέντρου
ζυγώθρου εξαγωγής
113. Φλάτζα καπακιού
114. Καπάκι ζυγώθρου εισαγ.
115. Καπάκι ζυγώθρου εξαγ.
116. Παξιμάδι-κοντό-καπακιού
ζυγώθρου

BULLET 500 CC ENGINE ASSEMBLY



FOR THE PART NOS. SHOWN IN THE FIG. PLEASE REFER PARTS LIST.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

ΞΕΚΑΡΒΟΥΝΙΑΣΜΑ

Μετά από μερικές εκατοντάδες χιλ. ο άνθρακας επικάθεται στον κινητήρα και προκαλεί μειωμένη απόδοση, αυξημένη κατανάλωση και προβλήματα εκκίνησης. Το ξεκαρβούνισμα κανονικά είναι απαραίτητο κάθε 8.000 χιλ. και αυτό μπορεί να γίνει χωρίς να μετακινηθεί ο κινητήρας από το πλαίσιο. Η συχνότητα του ξεκαρβούνισματος διαφέρει ανάλογα με την χρήση της μηχανής. Μια μηχανή που χρησιμοποιείται συχνά για κοντινές διαδρομές το χρειάζεται συχνότερα από μια άλλη που κάνει μεγάλες διαδρομές.

1. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΕΠΟΖΙΤΟΥ

Κλείσε το διακόπτη βενζίνης. Αποβύδωσε το σωληνάκι απ' το τεπόζιτο. Βγάλε τις δυο βίδες που κρατούν το τεπόζιτο στο πλαίσιο και σήκωσε το τεπόζιτο.

2. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΚΥΛΙΝΔΡΟΚΕΦΑΛΗΣ

Βγάλε το στήριγμα του κινητήρα.

Βγάλε την πίπα απ' το μπουζί. Βγάλε την εξωτερική δίοδο λαδιού.

Βγάλε την εξάτμιση και το τελικό της.

Βγάλε το φίλτρο αέρα ξεβιδώνοντας τις δυο βίδες που το κρατούν.

Σπρώξε το καρμπυρατέρ πίσω για να βγει αφού λασκάρεις τις βίδες που το κρατούν.

Βγάλε τα καπάκια των ζυγώθρων.

Βγάλε την ντίτζα του αποσιμπιαστή απ' το λεβιέ της στο τιμόνι.

Γύρισε το έμβολο μέχρι να είναι κλειστές και οι δυο βαλβίδες (Φάση συμπίεσης).

Βγάλε τελείως τα κοκοράκια και τα κουζινέτα τελείως ξεβιδώνοντας τις τέσσερις 3/16" (4,7625 χιλ.) βίδες στο καθένα.

Τράβηξε έξω και τα δυο ωστήρια.

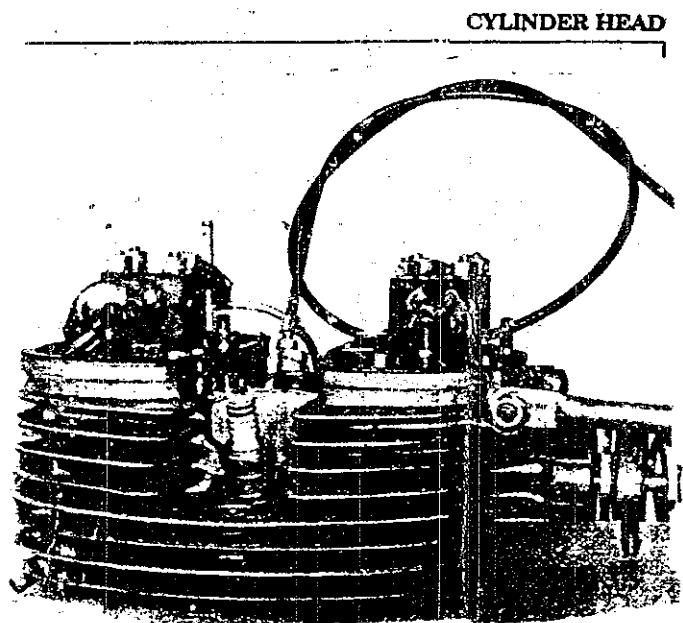
Βγάλε τις έξι βίδες και ροδέλες του κυλίνδρου.

Τράβηξε την κυλινδροκεφαλή από τον κύλινδρο, χτυπώντας τον ελαφρά στην εξαγωγή και εισαγωγή με ματσόλα. ΜΗΝ ΧΤΥΠΗΣΕΙΣ στις ψύκτρες.

3. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΝΙΟΥ

Ξεβίδωσε τις δυο βίδες στην κορυφή του λαιμού του στροφαλοθαλάμου.

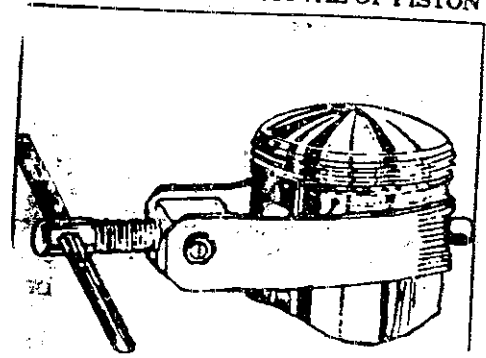
Βγάλε την 1/4" (6,35 χιλ.) βίδα πάνω από το κουτί των ωστήριων και τράβηξε τον κύλινδρο.



Βγάλε την ασφάλεια που συγκρατεί τον πείρο στην πλευρά χρονισμού του πιστονιού προσέχοντας να μην σου πέσει στον στροφαλοθάλαμο.

Τράβηξε τον πείρο χρησιμοποιώντας το ειδικό εργαλείο PED 2015 (με προσαρμογέα αν χρειάζεται), έτσι που ο πείρος και το πιστόνι να ξαναμπούν ακριβώς όπως ήταν, π.χ. η πλευρά με τη σχισμή προς τα μπρος.

Κατά τη διάρκεια αυτής της εργασίας βάλε ένα πανί πάνω στο στροφαλοθάλαμο για να εμποδίσεις ξένα σώματα να πέσουν μέσα.



4. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ

Για να βγάλεις τις βαλβίδες απ' την κυλινδροκεφαλή, πρώτα τράβα έξω τα καπάκια (124) απ' τα στελέχη των βαλβίδων. Αν αυτά έχουν κολλήσει μπορούν να βγουν με κατσαβίδι. Χρησιμοποιώντας το κλειδί συμπίεσης PED 2018 στίπνσε τα ελατήρια των βαλβίδων και βγάλε τα κομμένα κολλάρα (123) από τις άκρες των βαλβίδων. Ξεβίδωσε το κλειδί και ελευθέρωσε τα ελατήρια.

Τράβηξε την βαλβίδα και βάλε κάθε ένα ελατήριο, πάνω κολλάρο, κάτω κολλάρο, τα καπάκια, τα κομμένα κωνικά κολλάρα μαζί με τρόπο που να ξανασυναρμολογηθούν με την βαλβίδα που ήταν το καθένα.

Αν η βαλβίδα δεν γλιστράει εύκολα μέσα στον οδηγό της, βγάλε τις επικαθίσεις από το στέλεχος της βαλβίδας με ανθρακόπατρα ή με λίμα κοσμημάτων. Αν οι επικαθίσεις δεν βγουν και η βαλβίδα ζωριστεί, ο οδηγός της μπορεί να καταστραφεί.

VALVE SPRING COMPRESSOR

5. ΞΕΚΑΡΒΟΥΝΙΑΣΜΑ ΚΥΛΙΝΔΡΟΚΕΦΑΛΗΣ-ΘΑΛΑΜΟΥ ΚΑΥΣΗΣ

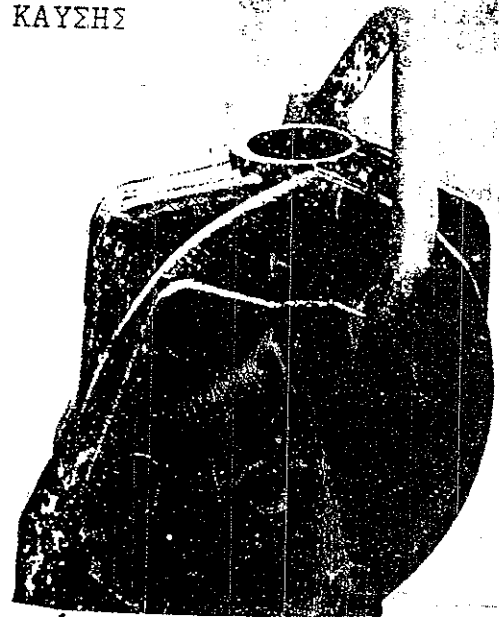
Βγάλε τον άνθρακα από τις βαλβίδες, διόδους και θάλαμο καύσης με ξύσιμο. Ξύσε μαλακά για να αποφυγεις το χάραγμα προσέχοντας να μην προκαλέσεις ζημιά στις βαλβίδες ή στις θέσεις τους.

ΜΗΝ χρησιμοποιήσεις ποτέ καυστική σόδα ή ποτάσα γιατί καταστρέφει τα κράματα αλουμινίου.

Βγάλε με προσοχή τα ελατήρια του πιστονιού. Για να καθαρίσεις τα αυλάκια, ένα καλό εργαλείο είναι ένα σπασμένο ελατήριο.

6. ΠΙΣΤΟΝΙ ΚΑΙ ΕΛΑΤΗΡΙΑ

Αν τα ελατήρια είναι σε καλή κατάσταση μπορείς να τα ξαναβάλεις πάλι προσέχοντας να μπουν στην κανονική τους θέση και με τον ίδιο τρόπο. Αν τα ελατήρια έχουν καφέ ή μαύρα μπαλώματα ή το διάκενό τους όταν βρίσκονται στον κύλινδρο είναι περισσότερο από 0,030" (0,762χιλ.) πρέπει να μπουν καινούρια ελατήρια. Το σωστό διάκενο για καινούρια ελατήρια είναι 0,08"/0,12". Το διάκενο πρέπει να μετρηθεί στο ελάχιστο φθαρμένο σημείο του κυλίνδρου το οποίο θα βρεθεί στην κορυφή ή στον λάτο της διαμέτρου.



Το κανονικό μέγεθος της διαμέτρου του κυλίνδρου είναι 2,751" (16,874χιλ.). Αν η φθορά σε οποιοδήποτε σημείο της διαμέτρου υπερβεί τις 0,08" (2,032χιλ.) πρέπει να γίνει ρεκτιφιέ στις 0,20" και να μπει μεγαλύτερο πιστόνι. Μπορεί να γίνει ρεκτιφιέ και στις 0,40" αν η φθορά υπερβεί τις 0,08". Μεγαλύτερα πιστόνια υπάρχουν στις 0,20" και 0,40".

Το κανονικό πλευρικό διάκενο μεταξύ ελατηρίων και αυλακιών είναι 0,003" (0,0762χιλ.). Αν τα αυλάκια έχουν φθορά 0,05" το πιστόνι πρέπει να αντικατασταθεί.

7 ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΟΥΖΙΝΕΤΟΥ ΣΤΡΟΦΑΛΟΥ

Όταν βγει το πιστόνι έλεγξε την κατάσταση του κουζινέτου στροφάλου. Περίπου 0,10"-0,20" (2,54-5,08χιλ.) τζόγος είναι μέσα στα όρια και μπορεί να κουνιέται ελαφρά η μπιέλα. Η μπιέλα έχει ένα κουζινέτο με κανονικό διάκενο περίπου 0,03" (0,762χιλ.). Αν ο τζόγος ξεφύγει απ' αυτά τα όρια πρέπει να αντικατασταθεί το σύστημα άρθρωσης του στροφάλου.

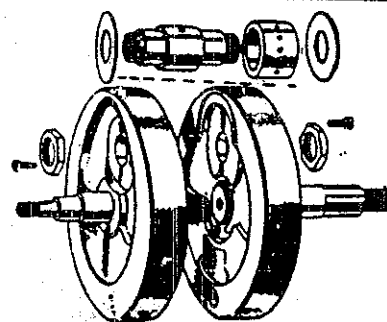
8 ΒΑΛΒΙΔΕΣ ΟΔΗΓΟΙ ΚΑΙ ΕΛΑΤΗΡΙΑ

Κατά τον έλεγχο, αν διαπιστωθεί φθορά στα σώματα των βαλβίδων και ο τζόγος είναι υπερβολικός τότε οι βαλβίδες πρέπει να αντικατασταθούν. Πριν βάλεις τις καινούριες βαλβίδες αυτές πρέπει να πατήσουν στις έδρες τους. Αν το καλό πάτημά τους δεν εξασφαλιστεί με ένα λογικό βαθμό λείανσης τότε αυτές πρέπει να κοπούν με κόφτη (περιεχόμενη γωνία 90%) και η βαλβίδα να διαμορφωθεί σε κοινό τόρνο. Μην προσπαθήσεις να πετύχεις καλή έδραση με υπερβολική λείανση. Αυτό θα δημιουργήσει γραμμές-εσοχές που περιορίζουν την έκχυση των αερίων. Αν έχει ήδη δημιουργηθεί γραμμή, αυτή πρέπει να απομακρυνθεί κόβοντας με κόφτη εδρών βαλβίδων μεγαλύτερο σε διάμετρο από την κεφαλή της βαλβίδας.

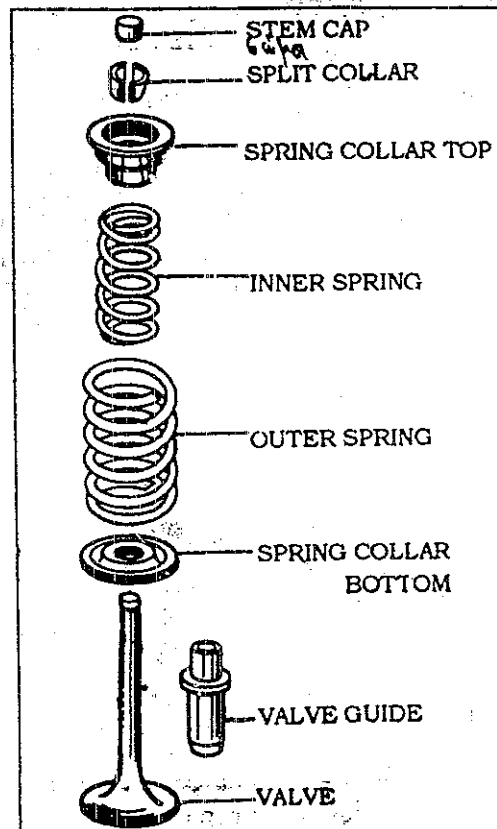
Έλεγξε τους οδηγούς των βαλβίδων βάζοντας μέσα μια καινούρια βαλβίδα. Και οι δυο βαλβίδες πρέπει να είναι αρκετά ελεύθερες αλλά η βαλβίδα εξαγωγής έχει μεγαλύτερο διάκενο (0,02") από εκείνη της εισαγωγής.

Για να βγάλεις τους οδηγούς των βαλβίδων από την κεφαλή απαιτούνται δυο ειδικά εργαλεία που κάνουν την διαδικασία εύκολη. Το πρώτο είναι ένα κομμάτι σωλήνας με εσωτερική διάμετρο όχι λιγότερη από 7/8". Το δεύτερο είναι ένας άξονας σιδηροπρίονου περίπου 4" μήκος από ράβδο διαμέτρου 9/16" που το άκρο του γυρίζει κάτω κατά 1/3"-1/2" διάμετρο για ένα μήκος 1/2". Στήριξε την κυλινδροκεφαλή

CRANKSHAFT BIG END BEARING



VALVE & SPRING ASSEMBLY



σ' αυτό το εργαλείο που ταιριάζει πάνω στο κολλάρο του οδηγού της βαλβίδας. Χρησιμοποιώντας τον άξονα του σιδ/νου σπρώξε τον οδηγό έξω απ' την κεφαλή με την δύναμη των χεριών ή με ένα σφυρί.

Για να βάλεις καινούριο οδηγό στήριξε την κεφαλή στην σωστή γωνία και χρησιμοποίησε δύναμη χεριών και τον ίδιο άξονα σιδ/νου. Αν δεν μπορείς με τα χέρια χρησιμοποίησε σφυρί με τον άξονα σιδ/νου για να αποφύγεις ζημιά στον οδηγό.

Ελεγχξε το μήκος των ελατηρίων της βαλβίδας το οποίο πρέπει να είναι 2,020" και 2,095" για το εσωτερικό και το εξωτερικό αντίστοιχα. Αν έχουν πλησιάσει στο 1/8" πρέπει να αντικατασταθούν.

9. ΑΠΟΣΥΜΠΙΕΣΤΗΣ

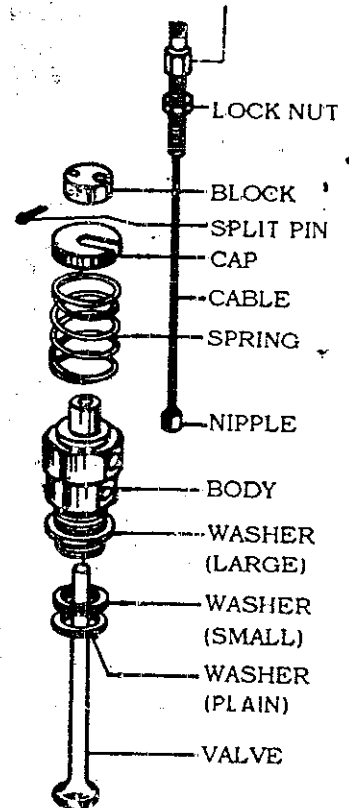
Αν ο αποσυμπιεστής κρατάει την πίεση και λειτουργεί ελεύθερα δεν υπάρχει λόγος να ασχοληθείς μαζί του εκτός από το να απομακρύνεις τον άνθρακα από την κεφαλή της βαλβίδας. Αν η βαλβίδα έχει διαρροή πρέπει να ξαναλυανθεί στην έδρα της. Αυτό μπορεί να γίνει χωρίς να τον ξεμοντάρεις τελείως όπως παρακάτω. Αφού αποσυνδέσεις την ντίτζα απ' το τιμόνι, ξεβίδωσε τον αποσυμπιεστή απ' την κεφαλή. Πίεσε το ελατήριο με τα δάκτυλα και βγάλε το καπάκι του ελατηρίου. Τώρα ξεβίδωσε την βίδα ρύθμισης και το κόντρα παξιμάδι από το μπλοκ και σπρώξε την ντίτζα πλάγια έξω απ' το μπλοκ. Πίεσε το ελατήριο προς τα πάνω και τράβηξε την κεφαλή της ντίτζας απ' το σώμα του αποσυμπιεστή. Τώρα μπορείς να τραβήξεις το συρματόσχοινο διαμέσου του ελατηρίου αφήνοντας το σώμα του αποσυμπιεστή και το ελατήριο χωριστά απ' την ντίτζα.

Το καπάκι του ελατηρίου πρέπει τώρα να ξαναμπει. Η βαλβίδα πρέπει να πατήσει στην έδρα της χρησιμοποιώντας ένα λεπτό στρώμα αλοιφής λείανσης στην έδρα της και στρίβοντας την βαλβίδα πάνω κάτω, μέσω του μπλοκ της ντίτζας, στο ανώτερο σημείο της και τραβώντας τότε τότε την βαλβίδα απ' την έδρα της. Μην γυρίσεις την βαλβίδα κατά 360% πριν την σηκώσεις απ' την έδρα της γιατί αυτό θα χαράξει την έδρα. Μετά απ' αυτήν την εργασία πλύνε όλη την περιοχή πολύ καλά με βενζίνη. Ανοίγοντας και κλείνοντας την βαλβίδα με τα δάκτυλα καθώς πλένεις. Σιγουρέψου ότι όλα τα ίχνη της αλοιφής απομακρύνθηκαν. Αν η αλοιφή μπει στον κύλινδρο θα προκαλέσει σοβαρή ζημιά.

Αν η βαλβίδα δείχνει τάση να κολλήσει στο σώμα μα κατά τα άλλα λειτουργεί ικανοποιητικά, πλύνε την με βενζίνη, χωρίς να είναι απαραίτητο να βγάλεις την ντίτζα.

Αν η βαλβίδα του αποσυμπιεστή είναι άσχημα καμμένη ή λυγισμένη, πρέπει να αντικατασταθεί.

DECOMPRESSOR ASSEMBLY CABLE ADJUSTING SCREW



10 ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΤΑ ΤΟ ΞΕΚΑΡΒΟΥΝΙΑΣΜΑ

Πριν το μοντάρσμα του κινητήρα βεβαιώσου ότι όλα τα μέρη του είναι επιμελώς καθαρισμένα και τοποθέτησέ τα σε ένα καθαρό δίσκο, πάγκο ή καθαρό χαρτί. Συνιστάται καινούρια φλάτζα μεταξύ κυλίνδρου και στροφαλοθάλαμου.

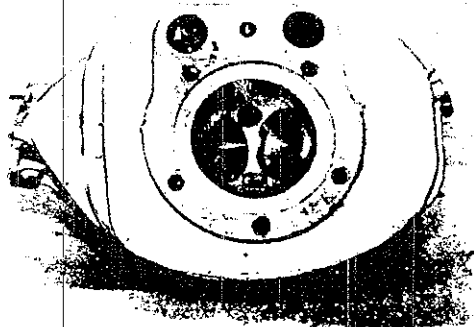
Αλοιψε με καθαρό λάδι το πάνω μέρος του πιστονιού και τοποθέτησε τα διάκενα των ελατηρίων. Το δεύτερο ελατήριο είναι κωνικό και είναι μαρκαρισμένο με τη λέξη TOP στην πάνω του επιφάνεια. Προσοχή: Αυτό το σημάδι πρέπει να είναι προς τα πάνω όταν το βάλεις. Βάζοντάς το ανάποδα το λάδι θα διαρρέει στον κύλινδρο με συνέπεια το κάπνισμα. Βάλε το πιστόνι πάνω στην μπιέλα και βάλε τον πείρο του. Ασφάλισε τον πείρο με τις ασφάλειες. Λίπανε τον κύλινδρο και μαλακά σπρώξε τον κύλινδρο πάνω απ' το πιστόνι και κάτσε τον μαλακά στην τσιμούχα του.

Όταν βάζεις την κεφαλή χρησιμοποίησε τους οδηγούς ένωσης και στις δυο μεριές της τσιμούχας, βάλε τις έξι βίδες και σφίξε τις κατάλληλα και διαγώνια για να αποφύγεις την παραμόρφωση. Υπερβολικό σφίξιμο μπορεί να μπλοκάρει τις διόδους λαδιού. Ξαναβάλε την 1/4" βίδα πάνω απ' το κουτί χρονισμού. Βάλε τα ωστήρια με την ρυθμιζόμενη άκρη προς τα κάτω. Το κοντύτερο ωστήριο είναι της εισαγωγής.

Βάζοντας τα κοκκοράκια και τα κουζινέτα τους σιγουρέψου ότι οι δίοδοι τροφοδοσίας λαδιού είναι στον πάτο και ότι τα καπάκια και οι βάσεις είναι ευθυγραμμισμένα καθώς τα σφίγγεις. Δες αν τα καπάκια των σωμάτων των βαλβίδων είναι στη θέση τους. Η εξάτμιση μπορεί να καθαριστεί απ' τον άνθρακα χρησιμοποιώντας διάλυμα ζεστής καυστικής σόδας αν χρειάζεται.

Σημείωση: Οι βίδες του κυλίνδρου και της κεφαλής πρέπει να ξαναελεγχθούν αφού η μηχανή δουλέψει και ζεσταθεί αρκετά. Σφίξε τους σφιχτήρες στην κάσα του στροφάλου τελικά. Για την κατάλληλη δύναμη στις βίδες βλ. σελ.

CYLINDER HEAD 600CC



ΕΛΕΓΧΟΣ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΕ ΤΟΝ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1. ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΤΟΥ ΚΑΛΥΜΑΤΟΣ ΧΡΟΝΙΣΜΟΥ

Πρώτα βάλε από κάτω μια λεκάνη για το λάδι που θα πέσει όταν βγάλεις το κάλυμα.

Βγάλε την εξάτμιση και το τελικό της.

Βγάλε δέκα βίδες απ' το καπάκι χρονισμού, προσέχοντας να μην χαθεί καμιά απ' τις τσιμούχες-ροδέλες μία για κάθε βίδα.

Τράβηξε το καπάκι, χτυπώντας το ελαφρά αν χρειαστεί με μια ματσόλα.

Όταν ξαναβάλεις το καπάκι πρόσεξε η φλάτζα του να μπει σωστά πάνω απ' τις διόδους λαδιού χρησιμοποιώντας λίγο γράσσο (όχι κόλλα) για να το κρατήσεις στην θέση του.

Πρόσεξε η τάπα συγκράτησης λαδιού να είναι στη θέση της στην τρύπα, στο σπείρωμα της αντλίας. Αν η τάπα είναι καταστραμμένη πρέπει να αντικατασταθεί για να μην πέσει λάδι στα ρουλέμάν του στροφάλου.

Καθώς ξαναβάζεις το καπάκι χρονισμού είναι σημαντικό να γυρίσεις μαλακά τον κινητήρα καθώς το καπάκι μπαίνει στη θέση του. Αυτό θα βοηθήσει την σύμπλεξη του σπείρωματος της αντλίας με τον άξονά της και θα προλάβει καταστροφή των γραναζιών.

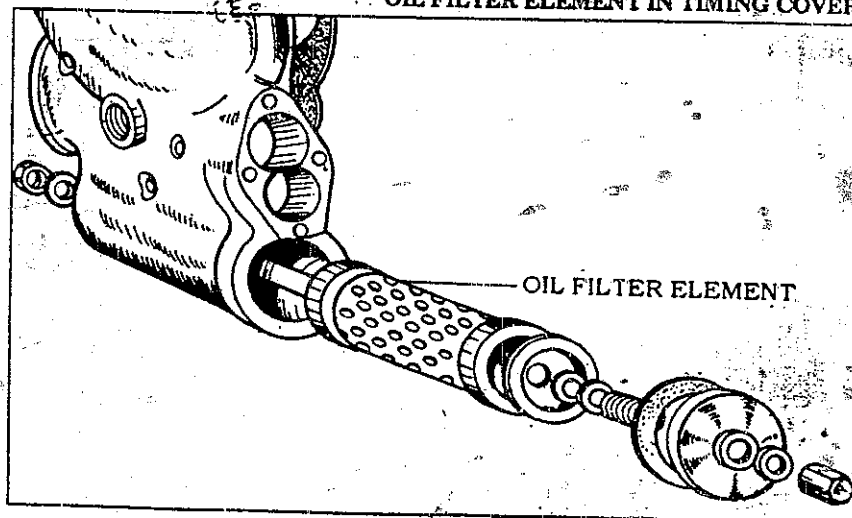
Ο ΘΑΛΑΜΟΣ ΤΟΥ ΦΙΛΤΡΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΕΜΙΣΕΙ ΜΕ ΚΑΘΑΡΟ ΛΑΔΙ ΠΡΙΝ ΒΑΛΕΙΣ ΤΟ ΚΑΠΑΚΙ ΧΡΟΝΙΣΜΟΥ

Για να εξασφαλίσεις τη λειτουργεία των αντλιών λαδιού μετά την τοποθέτηση του καπακιού χρονισμού, βάλε τον κινητήρα μπρος και βγάλε το καπάκι του φίλτρου μέχρι να φανεί το λάδι που επιστρέφει. Μπορεί να πάρει μερικά λεπτά μέχρι να φανεί ικανοποιητική ποσότητα λαδιού.

Βεβαιώσου για την σωστή λειτουργία της αντλίας λαδιού βλέποντας αν τρέχει λάδι από την εξωτερική διόδο λαδιού καθώς ο κινητήρας δουλεύει στο ρελαντί. Ξεβίδωσε την βίδα της ένωσης στην εξωτερική διόδο για να τρέξει λάδι και μετά σφίξε την σωστά και σκούπισε το λάδι που έτρεξε.

11

OIL FILTER ELEMENT IN TIMING COVER



13

2. ΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΒΑΛΒΙΔΩΝ

Τα έκκεντρα είναι ενωμένα με τα γρανάζια των εκκέντρων. Έχουν εσωτερικά, συντηγμένα σιδερένια κουζινέτα που γυρίζουν σε φιάξ άξονες στην κάσα χρονισμού.

Τα έκκεντρα και το γρανάζι χρονισμού είναι εφοδιασμένα με σημάδια χρονισμού που επιτρέπουν τον σωστό χρονισμό των βαλβίδων. Η διαδικασία της ρύθμισης αυτής περιγράφεται παρακάτω:

Φέρε το πιστόνι στο ΑΝΣ. Ταίριαξε το έκκεντρο εξαγωγής (έχει δύο σετ χτυπημένα σημάδια) με το γρανάζι χρονισμού ώστε τα δυο χτυπημένα σημάδια να συμπέσουν και στα δυο. Ταίριαξε το έκκεντρο εισαγωγής με το έκκεντρο εξαγωγής έτσι που τα μονά χτυπημένα σημάδια να συμπέσουν και στα δυο. Πίεσε τα έκκεντρα προς την μεριά του στροφαλοθαλάμου για να κάτσουν στις φωλιές τους.

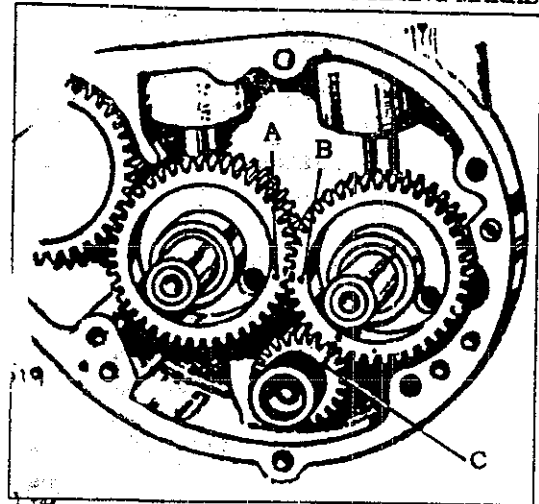
3. ΡΥΘΜΙΣΗ ΩΣΤΗΡΙΩΝ - ΚΡΥΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Είναι πολύ σημαντικό οι βαλβίδες να απομονώνουν τέλεια. Το διάκενο των ωστηρίων πρέπει να είναι το σωστό. Συνιστάται μηδενικό διάκενο όταν ο κινητήρας είναι κρύος. Η ρύθμιση γίνεται στην κάτω άκρη των ράβδων που κάθονται πάνω στα ωστήρια. Πρόσβαση σ' αυτά γίνεται από το πορτάκι των ωστηρίων. Προχώρησε όπως παρακάτω για την ρύθμιση: Φέρε το πιστόνι στο ΑΝΣ στο τέλος της φάσης συμπίεσης, έτσι που και οι δυο βαλβίδες να είναι κλειστές πράγμα που μπορείς να διαπιστώσεις από τα σημάδια χρονισμού των βαλβίδων αν το καπάκι χρονισμού είναι ανοιχτό ή από το αμπερόμετρο όταν η βελόνα του είναι στο κέντρο.

Αν η κυλινδροκεφαλή έχει μετακινηθεί για οποιοδήποτε λόγο, σιγουρέψου για την σωστή τοποθέτηση των καπακιών των σωμάτων των βαλβίδων και των κοκκορακιών πριν προχωρήσεις σε ρύθμιση των ωστηρίων.

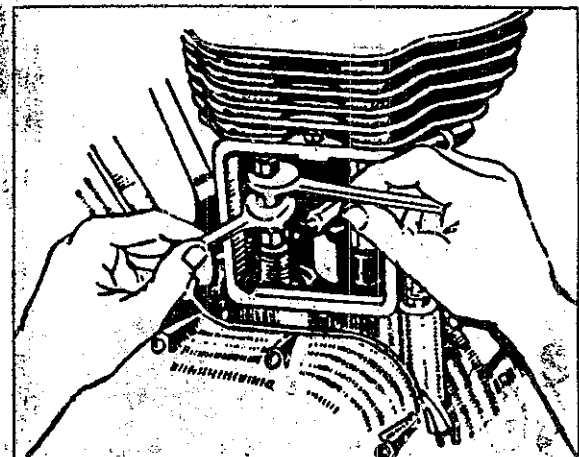
Εξ αιτίας της αρχικής φθοράς των επιφανειών τριβής, τα ωστήρια στις καινούριες μηχανές μπορεί να χρειαστούν ρύθμιση μετά από λίγες εκατοντάδες χιλιόμετρα.

VALVE TIMING MARKS

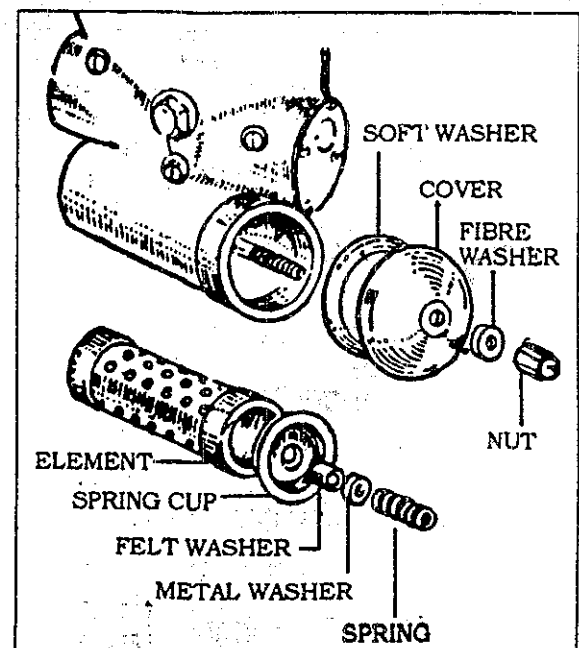


A. Mark on Inlet Cam B. Mark on Exhaust Cam
C. Mark on Timing Pinion

ADJUSTING TAPPETS



DETAIL OF FELT OIL CLEANER



Το φίλτρο λαδιού είναι στο καπάκι χρονισμού ακριβώς από κάτω απ' τις αντλίες λαδιού. Το τσόχινο φίλτρο πρέπει να βγει και να πλυθεί με βενζίνη, στα πρώτα 800 χιλ και μετά κάθε 4000 χιλ. Βάλε καινούριο φίλτρο κάθε 8000 χιλ.

Το φίλτρο βγαίνει ξεβιδώνοντας την βίδα που κρατάει το καπάκι του. Όταν ξαναβάζεις το φίλτρο βεβαιώσου ότι κανένας κόκκος ή άλλο ξένο αντικείμενο δεν έχει κολλήσει πάνω του. Αφού αδειάσεις τον θάλαμο του φίλτρου, είναι βασικό να δουλέψει η μηχανή στο ρελαντί για περίπου πέντε λεπτά για να σιγουρευτείς ότι το λάδι φτάνει στην άρθρωση του στροφάλου. Αν το καπάκι χρονισμού έχει μετακινηθεί γέμισε τον θάλαμο του φίλτρου με καθαρό λάδι πριν ξαναβάλεις το καπάκι.

5. ΕΛΕΓΧΟΣ/ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΑΝΤΛΙΩΝ ΛΑΔΙΟΥ

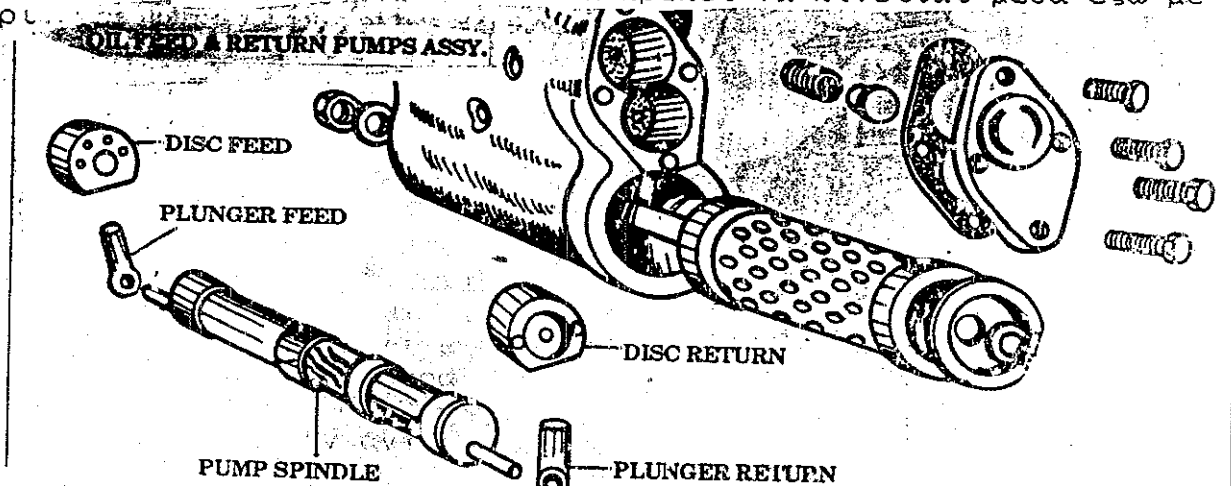
Βγάλε το καπάκι χρονισμού.

Βγάλε τα καπάκια και των δυο αντλιών.

Βγάλε τους δίσκους και τα έμβολα των αντλιών.

Βγάλε τον άξονα της αντλίας ο οποίος μπορεί να τραβηχτεί από το εμπρός άκρο της αντλίας επιστροφής.

Ελεγε το ταίριαγμα των εμβόλων μέσα στους δίσκους το οποίο πρέπει να έχει ένα ελάχιστο διάκενο αλλά θα πρέπει να κινείται μέσα έξω με το χέρι.



Αν βάζοντας καινούριο δίσκο ή έμβολο αυτό δείχνει να είναι πολύ σφιχτό, προσεχτικά γυάλισε με γυαλιστικό μετάλων μέχρι να είναι μόλις ελεύθερο.

Αν ο δίσκος της αντλίας δεν κάθεται σωστά ή αν βάζεις καινούριο δίσκο, πρέπει να χρησιμοποιήσεις το ειδικό εργαλείο PED 2034 για τον δίσκο τροφοδοσίας και το PED 2035 για τον δίσκο επιστροφής τρίβοντας και με κρέμα ανθρακοπυρίτιο 360 ή υγρό γυαλίσματος μετάλων μέχρι να φανεί μια ομοιόμορφη γκριζα επιφάνεια.

Οι καινούριοι δίσκοι των αντλιών έχουν ένα χείλος στην αντίθετη πλευρά από τη γυαλισμένη. Ο σκοπός του είναι να κρατάει το δίσκο κεντραρισμένο κατά το γυάλισμα στην θέση του. Αυτό το χείλος πρέπει να λιμαριστεί πριν την τελική συναρμολόγηση προσέχοντας να μην πειραχτεί η γυαλισμένη επιφάνεια.

Πλύνε όλες τις διόδους κλπ. καλά με βενζίνη μετά το γυάλισμα για να απομακρυνθούν όλα τα κατάλοιπα της κρέμας λείανσης. Ελεγε τα ελατήρια της αντλίας για εξασθένιση συναρμολογώντας το καπάκι χρονισμού και βάζοντας τα καπάκια των αντλιών στη θέση τους. Τα τελευταία πρέπει να κρατιούνται 1/8" (0,1750χιλ.) έξω από το καπάκι χρονισμού αν τα ελατήρια είναι σωστά. Ο άξονας της αντλίας πρέπει να αντικατασταθεί αν τα δόντια του έχουν υπερβολική φθορά.

Βάλε στα καπάκια των αντλιών καινούριες φλάτζες. Πριν βάλεις κάθε 15

καπάκι γέμισε τον θάλαμο της αντλίας με καθαρό λάδι. Αφού τοποθετήσεις τις αντλίες ξάπλωσε κάτω το καπάκι χρονισμού και γέμισε με λάδι τις διόδους λαδιού με ένα λαδικό. Γύρισε τον άξονα της αντλίας με ένα κατσαβίδι κατά την φορά του ρολογιού κοιτάζοντας μπροστά και τότε μπορείς να δεις αν οι αντλίες λειτουργούν σωστά. Πριν βάλεις το καπάκι χρονισμού στον κινητήρα γέμισε το θάλαμο του φίλτρου με καθαρό λάδι.

Το λάδι που πάει στην άρθρωση του στροφάλου μπορεί να ελεγχθεί ξεβιδώνοντας λίγο την τάπα τροφοδοσίας στο καπάκι χρονισμού μεταξύ των δύο αντλιών καθώς η μηχανή δουλεύει στο ρελαντί. Η επιστροφή του λαδιού μπορεί να ελεγχθεί ξεβιδώνοντας την βίδα ένωσης της εξωτερικής διόδου και βλέποντας αν τρέχει λάδι.

6. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΠΕΙΡΩΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΑΝΤΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΓΡΑΝΑΖΙΟΥ ΧΡΟΝΙΣΜΟΥ

Ξεβίδωσε τον άξονα με το σπείρωμα από την εξάγωνη κεφαλή πίσω από το σπείρωμα με το ειδικό εργαλείο PED 2006. Αυτό είναι αριστερόστροφο σπείρωμα. Τράβηξε το γρανάτζι χρονισμού με το ειδικό εργαλείο PED 2013.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Όταν ξαναβάζεις το καπάκι χρονισμού δες αν η τάπα είναι στη θέση της στην τρύπα στο σπείρωμα της αντλίας και είναι σε καλή κατάσταση. Αυτή σχηματίζει τσιμούχα στην ένωση μεταξύ της τάπας τροφοδοσίας λαδιού και της πλευράς χρονισμού του άξονα του στροφάλου στο πέρασμα του λαδιού. Αν χρειάζεται αυτή πρέπει να αντικατασταθεί και πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή κατά την τοποθέτησή της. Αν αυτή η τάπα δεν μπει

ή καταστραφεί, το λάδι που θα περάσει στα ρουλεμάν του στροφάλου μέσω του άξονα χρονισμού τείνει να δραπέτευσει πάνω απ' αυτό το σημείο προκαλώντας ελλειπή λίπανση στα ρουλεμάν στροφάλου που οδηγεί σε πρόορη φθορά στο κουζινέτο του στροφάλου.

7. ΡΥΘΜΙΣΗ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ

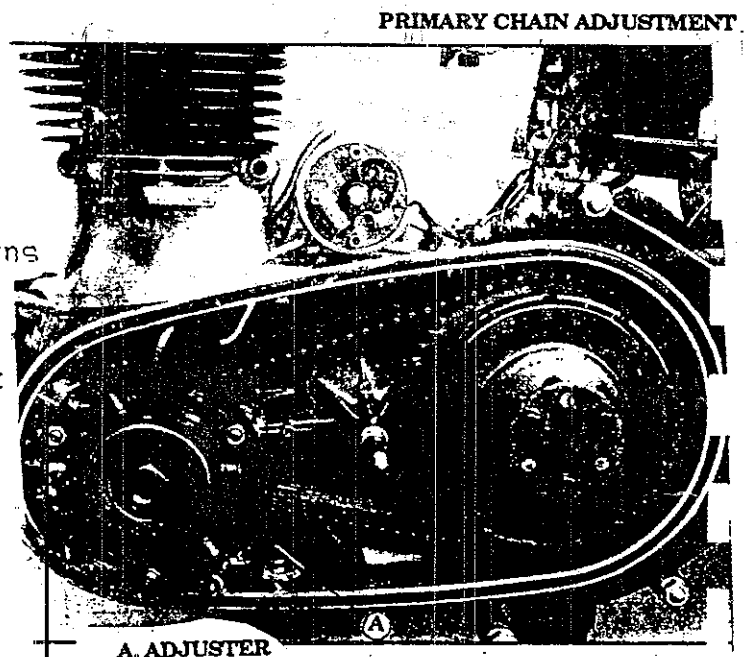
Βάλε μια λεκάνη κάτω απ' τον κινητήρα και ξεβίδωσε την μοναδική βίδα που συγκρατεί το καπάκι της αλυσίδας. Κάτω απ' το κάτω μέρος της αλυσίδας υπάρχει ένας καμπύλος ρυθμιστή-τεντωτήρας πάνω απ' τον οποίο περνά η αλυσίδα και ο οποίος την τεντώνει ή την λασκάρει από μια βίδα αφού πρώτα ξεβιδώσεις το κόντρα παξιμάδι της.

Η αλυσίδα πρέπει να έχει τζόγο 1/4" (6,35χιλ.) πάνω και κάτω στο μέσο της πάνω διαδρομής της αλυσίδας. Η αλυσίδα πρέπει να αλλαχτεί αν το μήκος της μεγαλώσει κατά 3/4" (19,05χιλ.) απ' ό,τι η καινούρια.

Αφού βάλεις το κάλυμα αναπλήρωσε το λάδι (SAE 20) μέχρι το επίπεδο της τάπας υπερχύλισης (περ. 430-450 ml.)

8. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΛΑΤΙΝΩΝ

Το γρανάτζι των πλατινών βγαίνει βγάζοντας το παξιμάδι που το συγκρατεί



Πίσω απ' το γρανάζι είναι ασφαλισμένες τρεις βίδες που συγκρατούν την το σφραγισμένο σύστημα των πλατινών. (Βλέπε σύστημα φώτων και ανάφλεξης)

9.0 ΣΥΜΠΛΕΚΤΗΣ

Στο 500άρι υπάρχουν πέντε δίσκοι πίεσης που είναι ίσοι και τέσσερις δίσκοι τριβής. Το γρανάζι έχει κι απ' τις δυο πλευρές του ειδικό υλικό τριβής. Ο πρώτος δίσκος τριβής κατά σειρά συναρμολόγησης έχει υποδοχές από ειδικό υλικό τριβής και τα εξωτερικά δύο συγκολλημένα τμήματα έχουν φελοειδές υλικό. Το κέντρο του συμπλέκτη είναι μασίφ.

Το κοίλο τμήμα του γραναζιού του συμπλέκτη και το κέντρο του συμπλέκτη είναι μακρύτερα και ο δίσκος κάλυμα έχει ένα ρηχό κοίλωμα για να βγαίνει η τάπα του συμπλέκτη. Ο συμπλέκτης έχει έξι ελατήρια πίεσης.

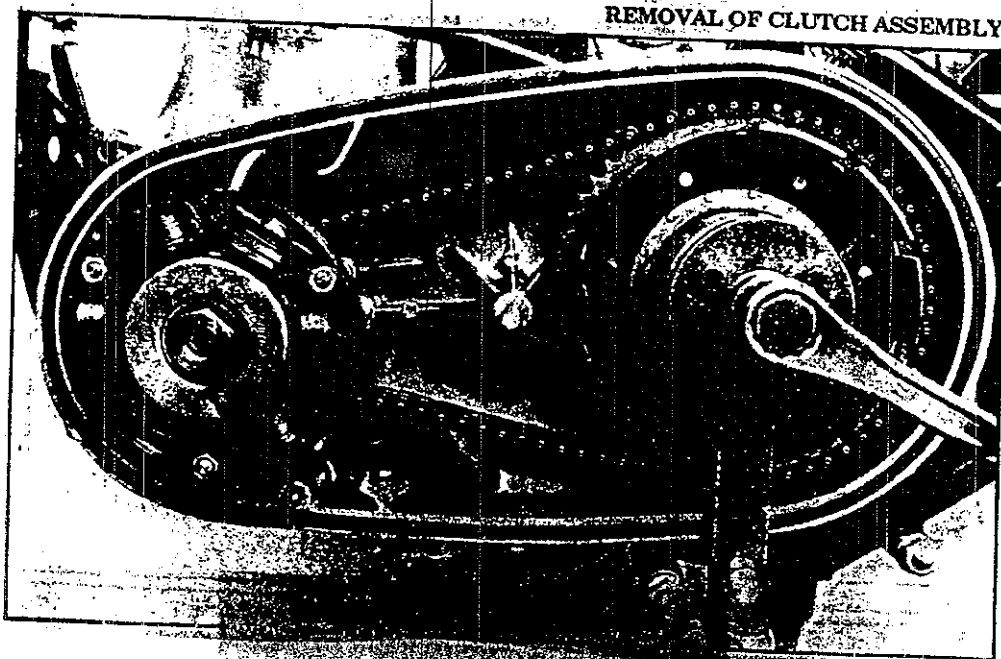
10. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΓΡΑΝΑΖΙΩΝ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΕΚΤΗ

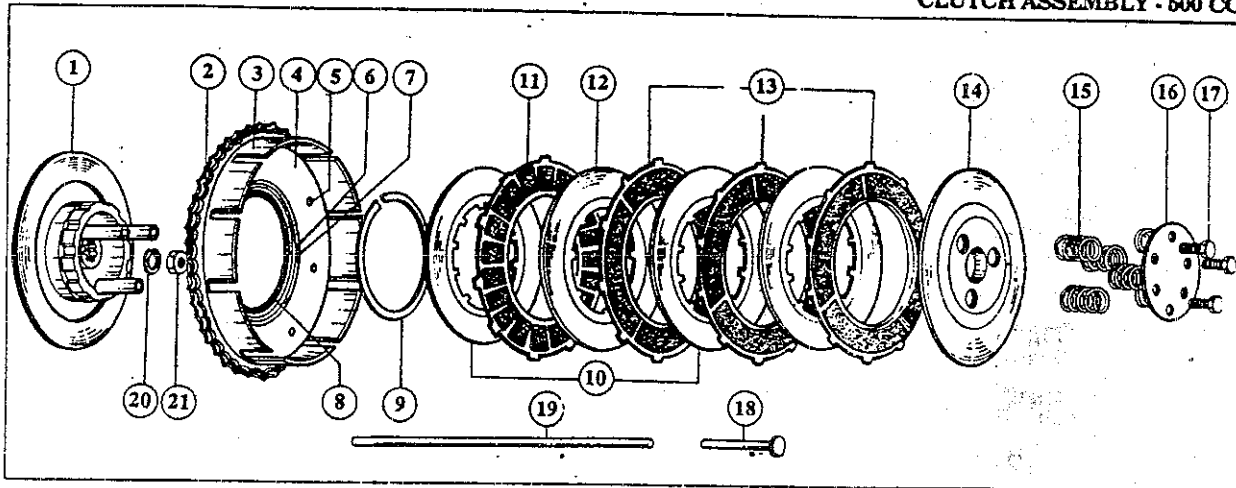
Βγάλε τον στάτορα της γεννήτριας ξεβιδώνοντας τα τρία παξιμάδια. Η πρωτεύουσα αλυσίδα είναι μονοκόματη έτσι πρέπει να βγούν συγχρόνως τα γρανάζια του κινητήρα και του συμπλέκτη. Βγάλε το κεντρικό εξάγωνο παξιμάδι που κρατάει το ρότορα της γεννήτριας ο οποίος μπορεί τώρα να τραβηχτεί έξω προσέχοντας να μην χάσεις το <<κλειδί>> του. Το γρανάζι του κινητήρα είναι σε πολύσφηνο και μπορεί τώρα να βγει με το γρανάζι του συμπλέκτη χρησιμοποιώντας τον ειδικό εξωκέα PED 2004 ST, αν έχει κολλήσει στο πολύσφηνο.

11. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΣΥΜΠΛΕΚΤΗ

Για να βγάλεις το γρανάζι του συμπλέκτη ξεβίδωσε τις βίδες των ελατηρίων και βγάλε το κάλυμμα των ελατηρίων, τα ελατήρια, τον πρώτο δίσκο τον κεντρικό κρίκο ασφαλείας και όλους τους δίσκους (οδηγούς και οδηγούμενους). Το γρανάζι συμπλέκτη μπορεί τώρα να τραβηχτεί απ' το κέντρο αφού αφαιρέσεις την μακριά κοπίλια που το ασφαλίζει.

Για να βγάλεις το κέντρο του συμπλέκτη κράτησε το συμπλέκτη με μια μπάρα φρένων-ειδικό εργαλείο PED 2025 και βγάλε το κεντρικό παξιμάδι ασφαλείας και τη ροδέλα με ένα σωληνωτό κλειδί. Το κέντρο του συμπλέκτη μπορεί τώρα να βγει απ' τον άξονα με το ειδικό εργαλείο PED 2005. Αν δεν βγει η μακριά κοπίλια το γρανάζι και το κέντρο του συμπλέκτη μπορούν να βγουν μαζί.





- | | |
|--|------------------------------------|
| 1. κέντρο συμπλέκτη και πίσω δίσκος | 12. Επίπεδος μεσαίος δίσκος |
| 2. Γρανάζι 56 δόντια & ταμπούρο | 13. Συγκολλημένος δίσκος |
| 3. Ταμπούρο γραναζιού (N/s) | 14. Μπροστινός δίσκος |
| 4. Δίσκος τριβής γραναζιού | 15. Ελατήριο |
| 5. Πριτσίνι δίσκου τριβής γραναζιού | 16. Καπάκι συμπλέκτη |
| 6. Σφαιρικός κλωβός γραναζιού (N/s) | 17. Βίδα ελατηρίου |
| 7. Πριτσίνια σφαιρικού κλωβού γραναζιού | 18. Τάπα συμπλέκτη |
| 8. Μπίλιες γραναζιού (3/16" διάμ.) (N/s) | 19. Ράβδος συμπλέκτη |
| 9. Ελατήριο ασφαλείας | 20. Ροδέλα κύριου άξονα (ελατήριο) |
| 10. Μεσαίος δίσκος (κοίλος) | 21. Παξιμάδι κύριου άξονα (νάυλον) |
| 11. Δίσκος (τύπος με προσθήκες) | |

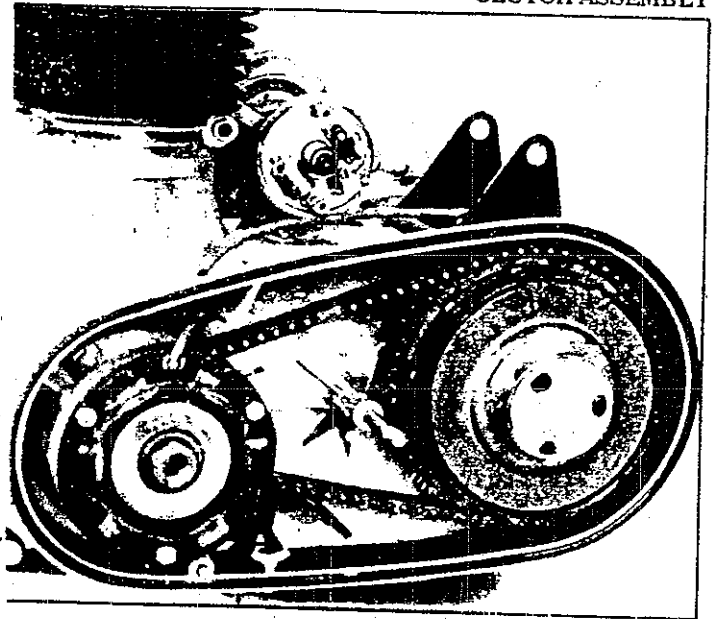
12. ΕΠΑΝΑΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΜΠΛΕΚΤΗ

CLUTCH ASSEMBLY

Κατά την συναρμολόγηση πρέπει να ακολουθείται η παρακάτω σειρά:

Απλός κοίλος δίσκος (το κοίλο μέρος προς τα έξω). Δίσκος τριβής με τις προσθήκες. Απλός επίπεδος δίσκος. Συγκολλημένος δίσκος τριβής. Απλός κοίλος δίσκος (το κοίλο μέρος προς τα μέσα). Συγκολλημένος δίσκος τριβής.

Τα άλλα τρία ελατήρια είναι ασφαλισμένα μέσω προεξοχών στο καπάκι του συμπλέκτη. Σφίξε τις βίδες των ελατηρίων όσο παίρνουν. Αν ο συμπλέκτης τραβάει ακανόνιστα μπορεί κάποιο ελατήριο να έχει παραμορφωθεί, οπότε πρέπει να μπει καινούριο.



Οι δίσκοι τριβής πρέπει να αντικατασταθούν αν εμφανιστεί μεγάλη φθορά στις προσθήκες ή αν οι προσθήκες χαλαρώσουν στις θέσεις τους. Οι συγκολλημένοι δίσκοι τριβής απαιτούν αλλαγή όταν φθαρούν ή όταν καρβουνιάσουν. Ελαφρά αλλαγή στο σκοτεινό χρώμα τους δεν πρέπει να εκληφθεί σαν καρβούνιασμα. Υπερβολική ή πρόωρη φθορά στους δίσκους οφείλεται ή στο αυπραχιάρωμα ή στέρση των δίσκων από λάδι ή σε ακατάλληλο λάδι.

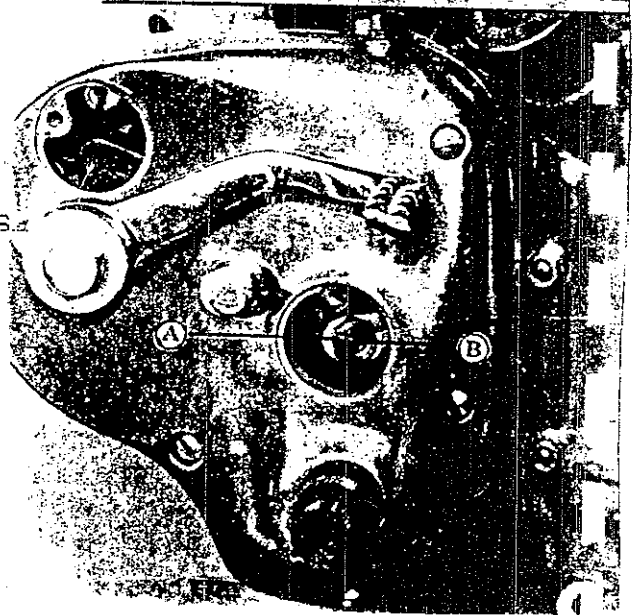
13. ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΥΜΠΛΕΚΤΗ

Συνιστάται τζόγος 1/16" (1,5875 χιλ.) στη μανέτα του συμπλέκτη για να είσαι σίγουρος ότι όλη η πίεση των ελατηρίων πάει στους δίσκους.

Υπάρχουν δύο σημεία ρύθμισης του συμπλέκτη. Το πρώτο είναι στην ντίζα ακριβώς πάνω από το καπάκι της αλυσίδας απ' όπου μαζεύεις τους τζόγους της μανέτας. Η ρύθμιση γίνεται με το να βιδώνεις ή να ξεβιδώνεις την βίδα ρύθμισης μέσα ή έξω στο σώμα του ρυθμιστή. Η σύνδεση μεταξύ της άκρης της ντίζας και του οριζόντιου άξονα φαίνεται όταν βγάλεις το πάνω μικρό καλυμμα του κιβωτίου ταχυτήτων. Σφίξε το παξιμάδι στο βιδωτό κολλάρο αφού κάνεις την ρύθμιση.

Το άλλο σημείο ρύθμισης είναι πίσω από το κάτω κάλυμμα ελέγχου στο μπρος μέρος του κιβωτίου ταχυτήτων και είναι για να επανορθώνεις την φθορά στους δίσκους. Για να κάνεις την ρύθμιση, βγάλε το κάλυμμα, λασκάρησε το παξιμάδι και γύρισε την κεντρική βίδα. Ξανασφίξε το παξιμάδι αφού κάνεις την ρύθμιση.

CLUTCH ADJUSTMENT ON GEAR BOX



Εξαιτίας του αρχικού πατήματος των δίσκων, ο συμπλέκτης μπορεί να χρειαστεί ρύθμιση μετά τις πρώτες εκατοντάδες χιλιόμετρα. Ο αρχικός τζόγος στη μανέτα μπορεί να ρυθμιστεί από τον εξωτερικό ρυθμιστή.

14. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΕΛΙΚΟΥ ΓΡΑΝΑΖΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ

Βγάλε τον συμπλέκτη όπως περιγράφηκε παραπάνω. Βγάλε τον τεντωτήρα της πρωτεύουσας αλυσίδας. Βγάλε το πίσω μισό του κιβωτίου της αλυσίδας ξεβιδώνοντας τρία παξιμάδια. Βγάλε την λυγισμένη ροδέλα που υπάρχει για να ασφαλίζει το παξιμάδι του γραναζιού της μετάδοσης. Κράτησε το γρανάζι και βγάλε το παξιμάδι (δεξιόστροφο σπείρωμα). Τώρα μπορείς να τραβήξεις το γρανάζι.

15. ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΑ ΕΞΑΕΡΩΤΗΡΑ

Η σωστή λειτουργία του εξαερωτήρα έχει πολύ μεγάλη σημασία για την απόδοση του κινητήρα γιατί λειτουργεί σαν ανεπίστροφη βαλβίδα μεταξύ του στροφαλοθαλάμου και της εξωτερικής ατμόσφαιρας, προκαλώντας μερικό κενό στον στροφαλοθάλαμο και στα καπάκια των ζυγών που εμποδίζει την είσοδο λαδιού στον κύλινδρο. Αν ο εξαερωτήρας δεν λειτουργεί σωστά μπορεί να προκαλέσει πίεση στον στροφαλοθάλαμο αντί για μερικό κενό, με αποτέλεσμα κάπνισμα ή λαδωμένο μπουζί. Μια μικρή τρύπα στην πάνω πλευρά κίνησης του στροφαλοθαλάμου πρέπει να διατηρείται πάντα καθαρή.

16. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΓΕΝΝΗΤΡΙΑΣ

Η γεννήτρια αποτελείται από τον στάτορα και το ρότορα. Ο στάτορας κρατιέται στο πίσω μισό του κουτιού της πρωτεύουσας αλυσίδας με τρία μπουζόνια και παξιμάδια.

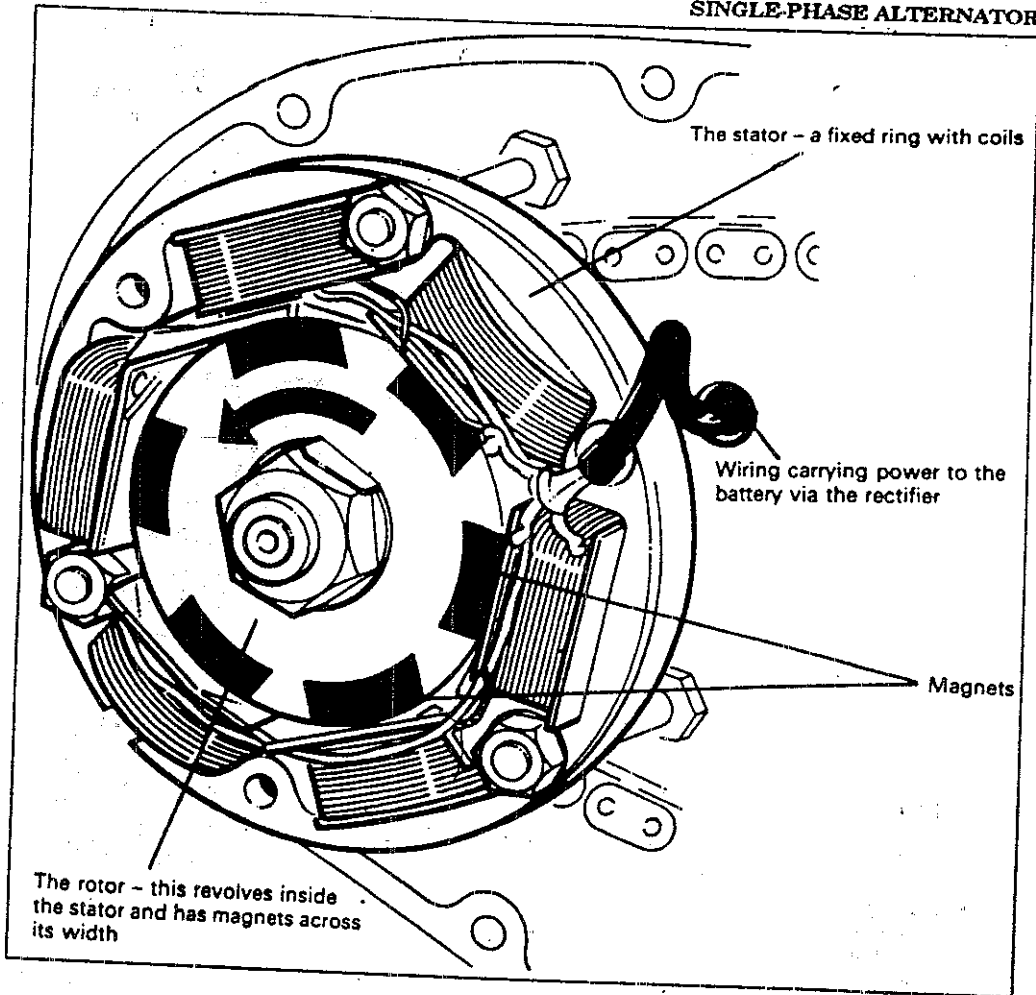
Ο ρότορας, που περιλαμβάνει τον μόνιμο μαγνήτη, κρατιέται στο άκρο του άξονα κίνησης και είναι κλειδωμένος με ένα κλειδί και ασφαλισμένος με ειδικό παξιμάδι και ροδέλα γκρόβερ. Το σχεδιασμένο ακτινικό διάκενο μεταξύ του ρότορα και των πόλων του στάτορα είναι 0,010" (0,254χιλ.) και πρέπει να δίνεται προσοχή κατά το μοντάρισμα ώστε να μην είναι κουθενά λιγότερο από 0,06" (1,524χιλ.).

Τοποθέτησε τον ρότορα πρώτα, και σιγουρέψου ότι έκατσε ομόκεντρα στο άκρο του άξονα κίνησης. Προσοχή και στην σωστή τοποθέτηση του κλειδιού. Τελικά ασφάλισε και τον ρότορα με την κατάλληλη ροδέλα και το παξιμάδι.

Αφού τοποθετήσεις και τον ρότορα, ο στάτορας πρέπει τότε να μπει στο πίσω μέρος του κουτιού της αλυσίδας με τις συνδέσεις των πηνίων προς τα έξω, τα καλώδια μέσα σε θέση 12 η ώρα αφού βάλεις 3 αποστάτες πάνω σ' αυτούς τους αφαλούς.

Εναβίδωσε τα παξιμάδια και τις γκρόβερ μόνο με τα δάχτυλα και πέρασε έξι ταινίες (προτιμότερο από μη μαγνητικό υλικό) περίπου 0,006" (0,1524χιλ.) πάχος και 1" (25,4χιλ.) φάρδος μεταξύ του ρότορα και κάθε πόλου. Παράδειγμα: το πακέτο των κορνφλεκς. Σφίξε τα παξιμάδια του στάτορα και βγάλε τις ταινίες.

SINGLE-PHASE ALTERNATOR



ΕΛΕΓΧΟΣ-ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΕ ΤΟΝ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΕΚΤΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

1. ΚΑΤΕΥΑΣΜΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

- A. Βγάλε τα καλώδια της γεννήτριας.
- B. Βγάλε την πίπα του μπουζί.
- Γ. Κλείσε το ρακόρ και βγάλε το σωληνάκι του τεπόζιτου.
- Δ. Βγάλε το καρμπυρατέρ μαζί με την ντίζα γκαζιού.
- Ε. Βγάλε το φίλτρο αέρα.
- ΣΤ. Βγάλε την εξάτμιση και το τελικό της.
- Ζ. Βγάλε την βίδα του κινητήρα (στην κεφαλή) που τον κρατάει στο πλαίσιο.
- Η. Βγάλε την αλυσίδα.
- Θ. Βγάλε το αριστερό μαρσπιέ.
- Ι. Στερέωσε τη μηχανή σε ένα κουτί.
- Κ. Βγάλε το κεντρικό σταντ και το στορ του.
- Λ. Βγάλε τα μπροστινά στηρίγματα του κινητήρα.
- Μ. Βγάλε τα πίσω στηρίγματα.
- Ν. Τράβηξε έξω τον κινητήρα.

2. ΚΑΤΕΒΑΣΜΑ ΚΙΒΩΤΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Βγάλε το κουτί της πρωτεύουσας μετάδοσης, το γρανάτζι του κινητήρα και τον συμπλέκτη όπως περιγράφηκε παραπάνω. Βγάλε τέσσερα 3/8" παξιμάδια και τράβηξε έξω το κιβώτιο.

3. ΕΜΟΝΤΑΡΙΣΜΑ ΣΤΡΟΦΑΛΟΘΑΛΑΜΟΥ

Αδειασε τα λάδια ξεβιδώνοντας και τις δυο τάπες.

Εχοντας κατεβάσει τον κινητήρα βγάλε την κυλινδροκεφαλή, κύλινδρο, πιστόνι, γρανάτζια χρονισμού κλπ. όπως περιγράφηκε στο κεφάλαιο ΞΕΚΑΡΒΟΥΝΙΑΣΜΑ.

Βγάλε τα παξιμάδια στην πλευρά κίνησης του κινητήρα από τα τέσσερα φιξ μπουλόνια στο πίσω μέρος του στροφαλοθαλάμου.

Βγάλε τα έξι μπουλόνια που διαπερνούν τον στροφαλοθάλαμο ξεβιδώνοντας τα παξιμάδια.

Τώρα μπορούν να ξεχωρίσουν τα δυο μισά του στροφαλοθαλάμου.

Η πλευρά μετάδοσης των εξωτερικών εγκοπών των ρουλεμάν θα παραμείνει στην πλευρά μετάδοσης του στροφαλοθαλάμου.

Η πλευρά μετάδοσης των εσωτερικών εγκοπών και το εσωτερικό κομματάκι-αποστάτης θα παραμείνουν στον άξονα του κινητήρα (άξονας στροφάλου).

Τα μάγουλα του στροφάλου μπορούν να βγουν από την πλευρά μετάδοσης του στροφαλοθαλάμου.

4. ΚΥΡΙΑ ΡΟΥΛΕΜΑΝ

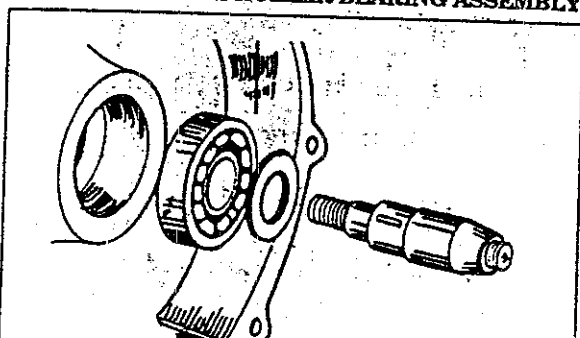
Για να βγάλεις τα εξωτερικά κυλινδρικά ρουλεμάν από τα μισά του στροφαλοθαλάμου, ζέστανε στους 100° κελσίου ή παραπάνω και ρίξε τη μισή κάσα σ' ένα ξύλο ή πάγκο, τα ρουλεμάν θα βγούν, μαζί με το κομματάκι-αποστάτη στην περίπτωση της πλευράς μετάδοσης, και μαζί με την ροδέλα πίεσης στη περίπτωση της πλευράς χρονισμού.

Βγάλε την κοπίλια από την πλευρά μετάδοσης του στροφ/μου και ξαναζέστανε για να βγάλεις το σφαιρικό ρουλεμάν.

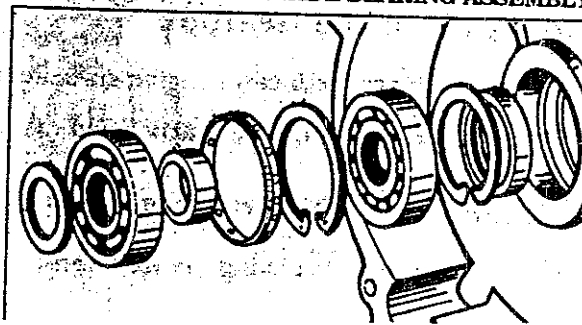
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΡΟΥΛΕΜΑΝ ΤΗΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ: ΜΕ ΚΑΜΙΝΕΤΟ

1. Καθάρισε προσεχτικά με κυροζίνη τα ρουλεμάν της πλευράς μετάδοσης το στρ/μο έτσι που κάθε ίχνος λαδιού στο ρουλεμάν να καεί και να ξεβάψει το ρουλεμάν καθώς ζεσταίνεις τον στρ/μο.
 2. Ζέστανε τον στρ/μο σε φούρνο ή εφαρμόζοντας την φλόγα του καμινέτου κατευθείαν περιφεριακά στον αφαλό του ρουλεμάν και όχι καταπάνω στο ρουλεμάν. Το ξεβάψιμο οφείλεται στο ότι η φλόγα πάει κατευθείαν στο ρουλεμάν αντί για βαθμιαίο ζέσταμα περιφεριακά στον αφαλό του ρουλεμάν.
- Όταν ο στρ/μος ζεσταθεί αρκετά, ρίξε τον μαλακά σ' ένα ξύλο ή πάγκο με τα ρουλεμάν προς τα κάτω και αυτά θα βγουν εξαιτίας της διαστολής του αφαλού τους.
- Ελεγε τα ρουλεμάν πριν την συναρμολόγηση. Το σφαιρικό ρουλεμάν πρέπει να γυρίζει γλυκά. Μπορεί να κάνει λίγο θόρυβο αλλά δεν πρέπει να υπάρχει ίχνος σκουριάς ούτε και καθόλου ακτινική χαλάρωση. Η εξωτερική εγκοπή του κυλινδρικού ρουλεμάν πρέπει να είναι αρκετά γλυκιά και λαμπερή χωρίς ίχνος σπασίματος ή φθοράς. Το κάθε κυλινδράκι πρέπει να μην δείχνει σημάδια φθοράς και πρέπει να γυρίζει γλυκά στο περίβλημά του. Συνιστάται να βάλεις καινούρια ρουλεμάν.

TIMING SIDE ROLLER BEARING ASSEMBLY



DRIVING SIDE BEARING ASSEMBLY



5. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΑΡΧΟΣΤΡΟΦΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΣΤΡΟΦΑΛΟΥ

Για να βγάλεις τον άξονα του στροφάλου ζέστανε τον στρ/μο και χτύπησε τους άξονες από μέσα όταν παρατηρηθεί φθορά ή δημιουργία σκαλοπατιού.

Για να βγάλεις τους άξονες των αρχόστροφων γραναζιών ζέστανε τον στρ/μο πιάσε τους άξονες σε μια μέγγενη και χτύπησε τον στρ/μο μαλακά με ματσόλα.

Για να ξαναβάλεις τους άξονες τοποθέτησέ τους στις κατάλληλες τρύπες στον στρ/μο χρονισμού και βάλε τους στη θέση τους με ένα μικρό σφυρί (1/2 λίμπρες) και μικρή κίνηση Σιγουρέψου ότι οι άξονες είναι κάθετοι.

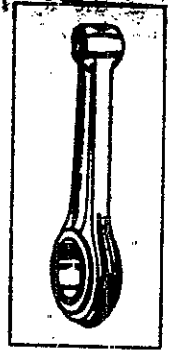
6. ΜΠΙΕΛΑ

Φθορά στο σκληρυνμένο κουζινέτο στροφάλου θα κάνει την εμφάνισή της με το σχηματισμό ακμής γύρο από το κέντρο της επιφάνειας του ρουλεμάν ανάλογα με το αυλάκι λαδιού στο άσπρο μέταλλο του κινητού κουζινέτου.

Αν αυτή η φθορά είναι υπερβολική, πρέπει να αντικατασταθεί η μπιέλα ή το μεταλλικό κουζινέτο.

CONNECTING ROD

Υπερβολική φθορά στο πάνω άκρο της μπιέλας μπορεί εύκολα να εντοπισθεί. Ο πείρος του εμβόλου θα έχει ένα ταλαντευόμενο τζόγο αν η φθορά είναι υπερβολική.



Κατά την τοποθέτηση καινούριου κουζινέτου, πρέπει να δοθεί προσοχή στο σωστό διάκενο λειτουργίας και την ευθυγράμμιση. Αυτό μπορεί να απαιτήσει βγάλσιμο της μπιέλας από τον κινητήρα.

Η μπιέλα να ελεγχθεί για λίσισμα ή στρίψιμο.

Το κουζινέτο στο πάνω άκρο της μπιέλας έχει αφαιρεθεί στα μοντέλα μετά το 1960.

7. ΜΑΓΟΥΛΑ ΣΤΡΟΦΑΛΟΥ

Το σύστημα αποτελείται από τον στρόφαλο και την μπιέλα.

Για να βγάλεις το στρόφαλο ξεβίδωσε το σετ τις βίδες που ασφαλίζουν τα παξιμάδια του πείρου του στροφάλου. Κρατώντας τον στρόφαλο στην ειδική ιδιοκατασκευή (PED 2037) βγάλε τα παξιμάδια του πείρου του στροφάλου.

Χρησιμοποιώντας το ειδικό (PED 2037) μαζί με ένα ζευγάρι σιδερένιων ράβδων (1" X 3/8" X 9" μακρύ) βαλμένο καταπλάτος, μεταξύ των μάγουλων, πίεσε έξω τον πείρο με τα χέρια.

Η μπιέλα μπορεί τώρα να βγει μαζί με το κινητό κουζινέτο.

Γύρισε ανάποδα το εργαλείο και επανέλαβε με την άλλη μεριά αν χρειάζεται.

Για να βγάλεις τον άξονα χρονισμού, βγάλε το σετ τις βίδες από το παξιμάδι

του άξονα και βγάλε το παξιμάδι. Βγάλε τον άξονα με ένα σφυρί μαλακά. Για να ξαναβάλεις τον άξονα χρονισμού, αντέστρεψε την παραπάνω διαδικασία.

Βεβαιώσου ότι το κλειδί εφάρμοσε σωστά και ότι το παξιμάδι έσφιξε σίγουρα.

Ο άξονας κίνησης δεν έχει παξιμάδι αλλά ασφαλίζει σφίγγοντας το παξιμάδι

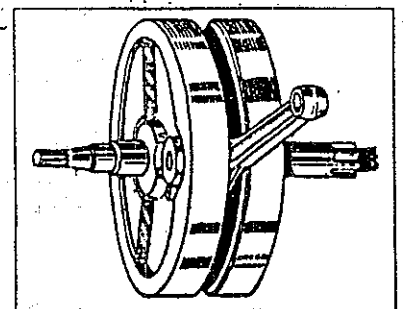
του γραναζιού μετά την συναρμολόγηση του κινητήρα. Πρέπει να πιεστεί μέσα

με το χέρι ή με σφυρί μαλακά. Προσοχή να μην καταστραφεί το κέντρο. Έχει ένα κολλάρο που εφαρμόζει πάνω στο δίσκο του μάγουλου του στροφάλου.

Για να ξανασυναρμολογήσεις τον στρόφαλο, πίεσε τον πείρο του στροφάλου μέσα στο μάγουλο της πλευράς χρονισμού.

Η τρύπα λαδιού πρέπει να είναι στη σωστή της θέση και ότι η ροδέλα πίεσης βλέπει στη σωστή μεριά π.χ με τη λοξή γωνία μακριά από το μάγουλο.

FLYWHEEL ASSEMBLY



Δοκίμασε τις διόδους λαδιού με ένα λαδικό για να σιγουρευτείς ότι είναι καθαρές.

Βάλε το κινητό κουζινέτο πάνω από τον πείρο του στροφάλου.

Βάλε την μπιέλα πάνω στο κουζινέτο και άλειψε λάδι.

Τοποθέτησε την άλλη ροδέλα πίεσης πάνω στον πείρο στροφάλου επίσης με την λοξή γωνία μακριά από το μάγουλο.

Πίεσε το μάγουλο της πλευράς κίνησης χρησιμοποιώντας μπράσο και σφυρί.

Βάλε το μάγουλο στην ειδική ιδιοκατασκευή για να σιγουρευτείς ότι τα μάγουλα και οι άξονες είναι ευθυγραμμισμένα και βάλε τα παξιμάδια σφίξε τα καλά και ξαναβάλε τις βίδες.

Ξαναέλεγε τις διόδους λαδιού αν είναι καθαρές.

Αν ξαναβάζεις τον ίδιο πείρο στροφάλου, θα είναι απαραίτητο να τρυπήσεις την τρυπημένη βίδα (72) για να καθαρίσεις τις διόδους λαδιού οπότε θα πρέπει να βάλεις καινούρια τρυπημένη βίδα.

Τοποθέτησε τον άξονα στροφάλου μεταξύ του κέντρου ενός τόννου και ευθυγράμμισε μέχρι τις 0,01" και στις δυο πλευρές των αξόνων.

Αν οι μετρήσεις των αξόνων είναι μεγαλύτερες στις αντίθετες πλευρές το λάθος μπορεί να διορθωθεί με ελαφρό χτύπημα του ενός ή και των δυο μάγουλων.

Αν η μέτρηση είναι μεγαλύτερη στην ίδια πλευρά των δυο αξόνων οφείλεται μάλλον σε σκόνη ή ξένο αντικείμενο στις ενώσεις και ο στροφάλος πρέπει πάλι να ξεμονταριστεί.

8. ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΤΡΟΦΑΛΟΥ

Ξαναβάλε τα γρανάζια κλπ στα κομμάτια του στροφαλοθαλάμου όπως περιγράφηκε παραπάνω.

Βάλε τον εσωτερικό αποστάτη και το κυλινδρικό περίβλημα που μπαίνει στην πλευρά κίνησης του στρ/μου.

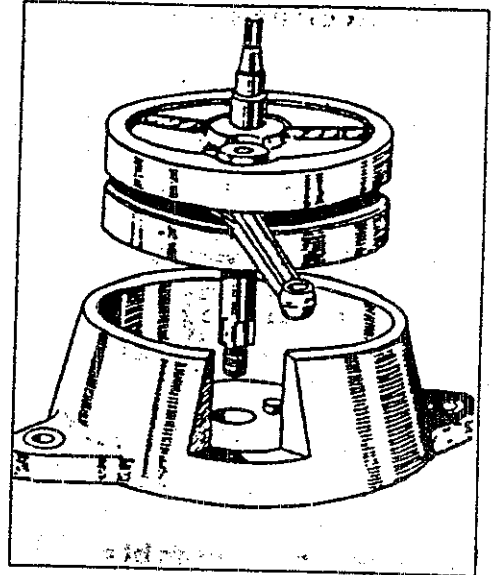
Βάλε την ροδέλα πίεσης στο ρουλεμάν.

Βάλε τα μάγουλα μέσα στο ρουλεμάν, αν χρειάζεται χρησιμοποιώντας το παξιμάδι του ρουλεμάν για να σύρεις τον άξονα κίνησης μέσα στην εσωτερική επιφάνεια του σφαιρικού ρουλεμάν.

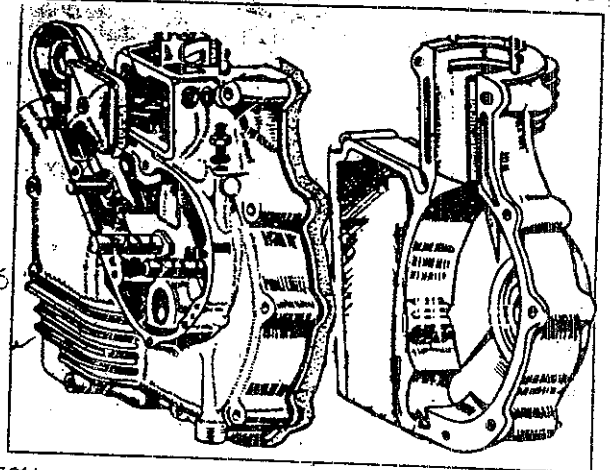
Καθάρισε την ένωση του στρ/μου βάλε φλατζόκολα και βάλε στην θέση της την φλάτζα.

Βάλε την ροδέλα πίεσης στον άξονα χρονισμού και πίεσε τον κύλινδρο

FLYWHEEL IN A JIG



TWO HALVES OF CRANKCASE T/S & D/S



με τον κλωβό.

Βάλε στην θέση της την πλευρά χρονισμού του στρ/μου πάνω από τα μάγουλ χτυπώντας μαλακά με ματσόλα.

Σύνδεσε με τα μπουλόνια τα δυο μέρη του στρ/μου βεβαιώνοντας ότι η σύνδεση έγινε σωστά ώστε η κάτω επιφάνεια του στρ/μου να είναι επίπεδη.

Γύρισε με το χέρι τον άξονα κίνησης και έλεγξε για τζόγους για να βεβαιωθείς ότι η συναρμολόγηση έγινε σωστά και πίεσε την ψιμούχα λαδιού πάνω στη πλευρά κίνησης του στρ/μου από έξω για να κάτσει σωστά.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΠΑΝΣΗΣ

Το σύστημα λίπανσης αποτελείται από ξηρό κάρτερ και λειτουργεί από αυτόματες και θετικές αντλίες λαδιού.

Το δοχείο λαδιού είναι ενιαίο με τον στρ/μο, για να εξασφαλίζει το μεγαλύτερο ποσοστό κυκλοφορίας λαδιού αμέσως μόλις ξεκινήσει ο κινητήρας και για το γρήγορο ζέσταμα του λαδιού όταν ο καιρός είναι κρύος. Η χωρητικότητα του κάρτερ είναι 2 1/4 λίτρα (SAE 50). Υπάρχουν δύο αντλίες με πιστόνι που λειτουργούν στο 1/12 των στροφών του κινητήρα. Οδηγούνται θετικά από τα σπειρωτά γρανάζια του άξονα χρονισμού (βλέπε διάγραμμα αντλίας).

Η αντλία τροφοδοσίας είναι στο πίσω μέρος του καπακιού χρονισμού (αριστερά όπως βλέπουμε από εμπρός), είναι για να αντλεί λάδι από το δοχείο λαδιού περνώντας το από το φίλτρο λαδιού και ψεκάζοντάς το στο άκρο του στροφάλου και το ρουλεμάν μέσω του άξονα χρονισμού. Μετά την λίπανση των ρουλεμάν στροφάλου λιπαίνει τον κύλινδρο και στραγγίζει στον πάτο του στρ/μου.

Η αντλία επιστροφής (στην μπροστινή πλευρά του καπακιού χρονισμού) τραβάει το λάδι απ' τον στρ/μο μέσα από την τρύπια δίοδο και περνώντας το μέσα από την δίοδο λαδιού των πιανόλων λιπαίνει τα κουζινέτα των ζυγών και το μηχανισμό ελατηρίων των βάλβιδων και πέφτει κάτω μέσα από το τούνελ των ωστηρίων στο κουτί χρονισμού.

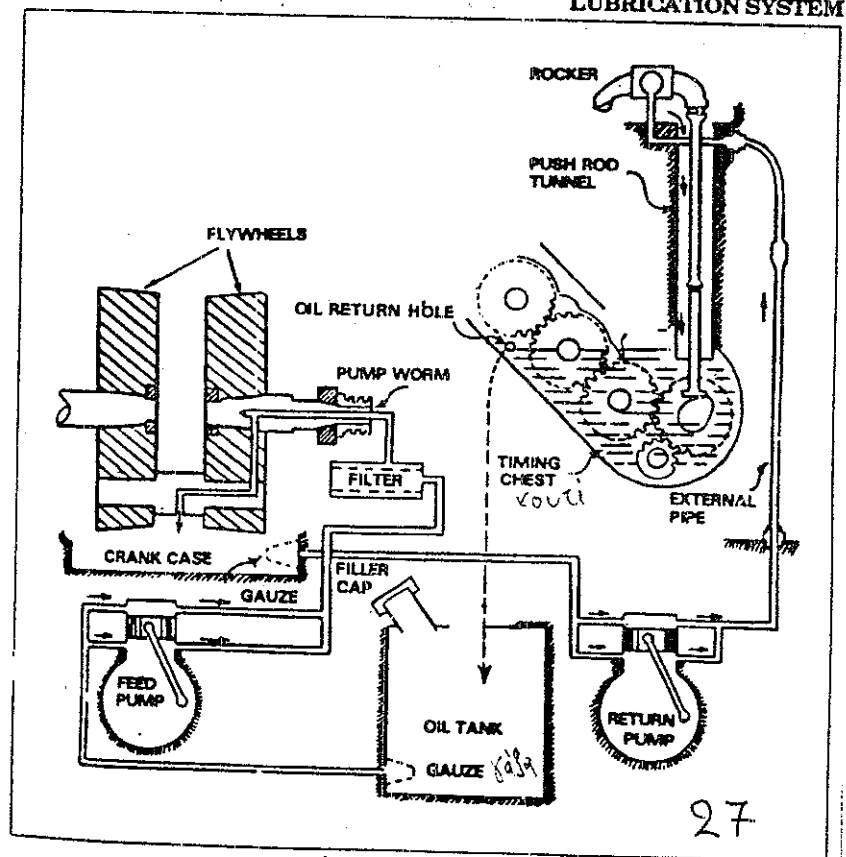
Από εκεί το λάδι που συγκεντρώνεται αντλείται πίσω στο κάρτερ μέσα από μια τρύπα (ανοιγμένη στον δεξί στρ/μο). Αυτό το λάδι αυξάνεται από δύο αρχόστροφα γρανάζια. Η αντλία επιστροφής έχει περίπου την διπλάσια χωρητικότητα από την αντλία τροφοδοσίας. Αυτό εξασφαλίζει ότι το λάδι δεν θα συσσωρεύεται στον στρ/μο. Αν αφαιρεθεί να συσσωρευτεί θα προκαλέσει κάπνισμα, διαρροή λαδιού από την εξαέρωση και ελλιπή λίπανση στα κοκκοράκια και στα κουζινέτα τους.

LUBRICATION SYSTEM

Και οι δυο αντλίες είναι διπλής ενεργείας, αλλά οι δυο πλευρές της αντλίας τροφοδοσίας είναι αλληλοσυνδεόμενες για να δίνουν αυξημένη και πιο ομαλή παροχή λαδιού στο στρόφαλο. Η αντλία επιστροφής είναι επίσης αλληλοσυνδεόμενη για αποτελεσματικό καθαρισμό του στρ/μου.

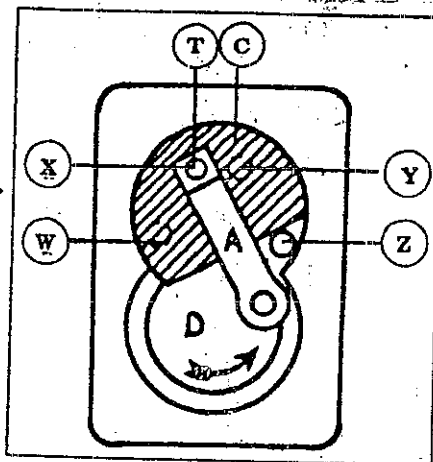
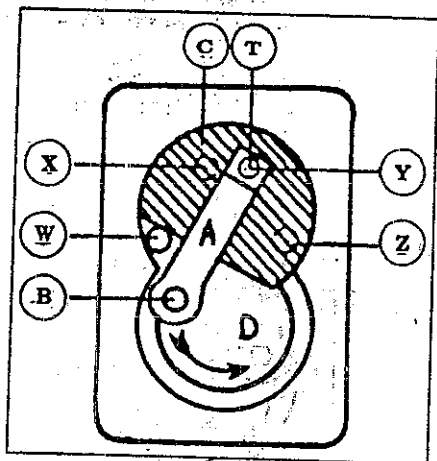
Υπάρχουν γάζες και στα δύο φίλτρα των αντλιών για να καθαρίζουν το λάδι από την βρομιά και την λάσπη αν υπάρχει.

ΦΙΛΤΡΟ ΛΑΔΙΟΥ: Το φίλτρο λαδιού έχει ένα ειδικό και σημαντικό γνώρισμα στο σχεδιασμό. Σε περίπτωση που φράξει το φίλτρο ή



παραμεληθεί η πίεση του λαδιού θα σπρώξει το ελατήριο και την τάπα-
αποστάτη από την θέση της παρακάμπτοντας αυτόματα το φίλτρο έτσι
ώστε τα κουζινέτα στροφάλου να μην στερηθούν το λάδι ακόμα και αν το
λάδι είναι βρώμικο.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΤΑΙΩΝ ΛΑΔΙΟΥ



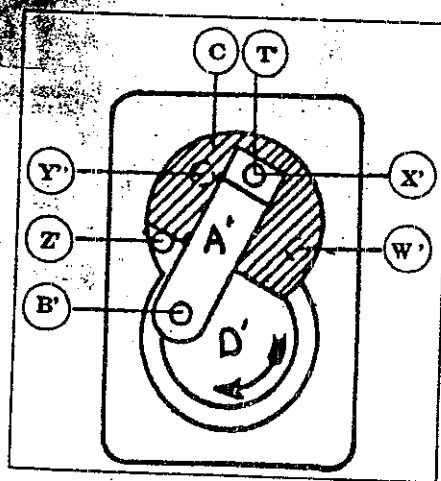
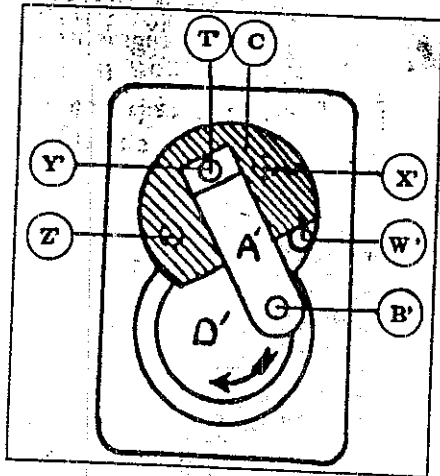
ΑΝΤΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ Οι δίοδοι στο περίβλημα είναι συνδεδεμένες όπως περιγράφεται ΑΝΤΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ

ΘΕΣΗ 1 W - Παροχή στα γρανάζια ζυγώθρων
X - Παροχή στα άκρα στροφάλου

Y - Αντληση από το δοχείο λαδιού. ΘΕΣΗ 2
Z - Αντληση από δοχείο λαδιού

Θέση 1. Το έμβολο A τραβιέται έξω από τον κύλινδρο στον δίσκο C από την ενέργεια του πείρου B στον άξονα D. Η δίοδος T στον δίσκο C συμπίπτει με την αναρροφητική δίοδο Y στο περίβλημα, έτσι που το λάδι τραβιέται στον κύλινδρο από το δοχείο λαδιού. Την ίδια ώρα η δίοδος παροχής W στο περίβλημα αποκαλύπτεται και το λάδι πλσω από το δίσκο στο περίβλημα ωθείται μέσω της W στα γρανάζια των ζυγώθρων.

Θέση 2. Το έμβολο A έχει πιεστεί στην τρύπα του κυλίνδρου στον δίσκο C. Η δίοδος T στον δίσκο τώρα συμπίπτει με την δίοδο παροχής X στο περίβλημα, έτσι που το λάδι ωθείται έξω από τον κύλινδρο στα άκρα του στροφάλου. Την ίδια ώρα η δίοδος άντλησης Z στο περίβλημα αποκαλύπτεται και το λάδι τραβιέται στο περίβλημα κάτω από το δίσκο από το δοχείο λαδιού.



ΑΝΤΙΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ Οι δίοδοι στο περίβλημα είναι συνδεδεμένες όπως περιγράφεται ΑΝΤΙΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

ΘΕΣΗ 1 W' - Παροχή στο δοχείο λαδιού
X' - Παροχή στο δοχείο λαδιού

Y' - Αντληση από τον στροφάλο. ΘΕΣΗ 2
Z' - Αντληση από το κουτί χρονισμού

Θέση 1. Το έμβολο A έχει τραβηχτεί έξω από την τρύπα του κυλίνδρου στον δίσκο C' από την δράση του πείρου B' στον άξονα D'. Η δίοδος T' στον δίσκο C' συμπίπτει με την δίοδο άντλησης Y' στο περίβλημα, έτσι που το λάδι τραβιέται μέσα στον κύλινδρο από το κάρτερ. Την ίδια ώρα η δίοδος παροχής W' στο περίβλημα αποκαλύπτεται και το λάδι πλσω από τον δίσκο στο περίβλημα ωθείται μέσω της W' στο δοχείο λαδιού.

Θέση 2. Το έμβολο A έχει πιεστεί μέσα στην τρύπα του κυλίνδρου στον δίσκο C'. Η δίοδος T' στον δίσκο τώρα συμπίπτει με την δίοδο παροχής X' στο περίβλημα, έτσι που το λάδι ωθείται έξω από τον κύλινδρο πίσω στο δοχείο λαδιού. Την ίδια ώρα η δίοδος άντλησης Z' στο περίβλημα αποκαλύπτεται και το λάδι τραβιέται στο περίβλημα πίσω από τον δίσκο από το κουτί χρονισμού.

ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Σημείωση: Πριν προσπαθήσεις να μετακινήσεις τα εσωτερικά μέρη, βεβαιώσου ότι έχεις βγάλει πρώτα τον συμπλέκτη και το γρανάζι της πρωτεύουσας μετάδοσης.

1. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΚΙΒΩΤΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Αυτό έχει ήδη περιγραφεί.

Το κιβώτιο μπορεί παρ'όλα αυτά να λυθεί με τον κινητήρα στο πλαίσιο εκτός από τον εσωτερικό χειριστή και τα ρουλεμάν στο περίβλημα του κιβωτίου.

2. ΓΙΑ ΝΑ ΛΥΣΕΙΣ ΤΟ ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Πρώτα βγάλε την μανιβέλα, τον λεβιέ ταχυτήτων και τον ευρέτη νεκράς.

Βγάλε το πάνω μικρό καπάκι ελέγχου και αποσύνδεσε την ντίζα του συμπλέκτη.

Ξεβίδωσε τέσσερις βίδες και βγάλε το εξωτερικό καπάκι του κιβωτίου.

Βγάλε το μηχανισμό αλλαγής ταχυτήτων ξεβιδώνοντας τα δυο παξιμάδια που τον ασφαλίζουν.

Βγάλε το κάλυμμα του ρουλεμάν του κύριου άξονα ξεβιδώνοντας τις δυο βίδες που το συγκρατούν.

Βγάλε τις τέσσερις (τυροκέφαλες) βίδες και ένα εξάγωνο μπουλόνι.

Βγάλε το έμβολο του χειριστή ταχυτήτων, το παξιμάδι και την ροδέλα.

Βγάλε το παξιμάδι του κύριου άξονα (αριστερόστροφο σπείρωμα).

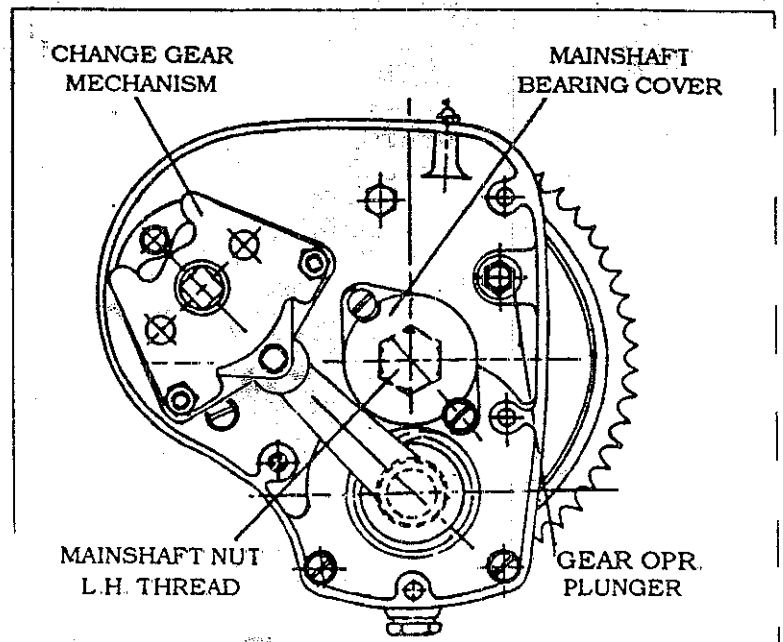
Μπορείς τώρα να βγάλεις το εσωτερικό κάλυμμα του κιβωτίου.

Ο κύριος άξονας μπορεί να τραβηχτεί έξω αν έχεις βγάλει τον συμπλέκτη, πράγμα το οποίο θα πρέπει να έχει γίνει πριν βγάλεις το εσωτερικό κάλυμμα του κιβωτίου. Το γρανάζι της 4ης και το άγκιστρο θα βγουν μαζί με τον κύριο άξονα.

Μπορείς τώρα να βγάλεις τον δευτερεύοντα άξονα και τα γρανάζια της 2ας και 3ης να τραβηχτούν από τον τελικό κυλινδρικό άξονα μαζί με την φουρκέτα του χειριστή.

Για να βγάλεις έξω τον τελικό κυλινδρικό άξονα το τελικό γρανάζι κίνησης πρέπει να βγει και αυτό καλύτερα να γίνει πριν βγάλεις το εσωτερικό κάλυμμα.

GEAR BOX WITH OUTER COVER REMOVED



Το κιβώτιο ταχυτήτων είναι βιδωμένο με μπουλόνια στο πίσω μέρος τ στροφαλοθαλάμου και έχει τέσσερις ταχύτητες, οι οποίες αλλάζουν με το πόδι και έναν πατενταρισμένο ευρέτη νεκράς. Όλες οι ταχύτητες είναι συνεχούς εμπλοκής και οι αλλαγές γίνονται με ισχυρά άγκιστρα σύμπλεξης.
Οι εσωτερικές σχέσεις των ταχυτήτων είναι: 2.77:1 (1η), 1.84:1 (2α), 1.383:1 (3η) και 1:1 (4η)

EXPLODED VIEW OF GEAR BOX ASSEMBLY



ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΙΒΩΤΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

1. Κιβώτιο ταχυτήτων με κουζινέτο
2. Πείρος χειριστή ταχυτήτων
3. Βίδα (μπούσα) πείρου
4. Γρανάζι κίνησης (16 δόντια)
5. Ροδέλα ασφαλείας γραναζιού
6. Τσόχινη ροδέλα παξιμαδιού ασφαλείας
7. Παξιμάδι ασφαλείας γραν. κιν.
8. Αποστάτης γραν. κίνησης
9. Τσιμούχα λαδιού
10. Σφαιρικό ρουλεμάν πρωτεύοντα άξονα (μεγάλο)
11. Γρανάζι 1ης κύριου άξονα (25 δόντια)
12. Κυλινδρικός δακτύλιος πρωτεύοντα άξονα
13. Γρανάζια μηχανισμού που γλιστράει για μετάδοση κίνησης (21 & 18 δόντια)
14. Πρωτεύοντας άξονας
15. Αγκιστρο γραναζιού 4ης
16. Γρανάζι 4ης (15 δόντια)
17. Ρίπτης λαδιού (εσωτερικός)
18. Ροδέλα-αποστάτης μανιβέλας
19. Τροχός 4ης δευτερεύοντα άξονα & μανιβέλας (25 δόντια)
20. Γρανάζι 3ης (22 δόντια)
21. Γρανάζι 2ας (19 δόντια)
22. Δευτερεύοντας άξονας
23. Γρανάζι 1ης (15 δόντια)
24. Αυλακοειδές κουζινέτο
25. Κουζινέτο (στο κιβώτιο)
26. Φουρκέτα χειρισμού ταχυτήτων
27. Παξιμάδι χειριστή ταχ. (μέσα)
28. Ροδέλα επιλογέα χειρ. ταχ.
29. Επιλογέας χειρ. ταχυτήτων
30. Χειριστής ταχυτήτων (μέσα)
31. "Ο" ριγ άξονα μανιβέλας
32. Άξονας-κουζινέτο μανιβέλας
33. Κουζινέτο δευτ. άξονα
34. Καστάνια μανιβέλας
35. Εμβολο
36. Ελατήριο εμβόλου
37. Μπουλόνι πλάκας stop
38. Πλάκα stop
39. Ροδέλα τάπας επιπέδου λαδιού
40. Τάπα επιπέδου λαδιού
41. Ροδέλα τάπας συμπλήρωσης και αδειάσματος
42. Τάπα συμπλ. & αδειάσμ.
43. Πίσω κάλυμμα με κουζινέτο
44. Κουζινέτο άξονα λεβιέ
45. Φλάτζα κιβωτίου
46. Άξονας ταχυτήτων με λεβιέ
47. Μπουλόνι καλύμματος κιβωτίου
48. Βίδα καλύμματος κιβωτίου
49. Σφαιρικό ρουλεμάν πρωτεύοντα άξονα (μικρό)
50. Ρίπτης λαδιού (έξω) πρωτεύοντα άξονα
51. Παξιμάδι πρωτ. άξονα (αριστερόστροφο σπείρ) (άκρο μανιβέλας)
52. Καπάκι σφαιρικού ρουλ.
53. Ελατήριο επαναφ. μαν.
54. Βίδα κατακλιού (μακριά)
55. Βίδα κατακλιού (κοντή)
56. Ελατήριο επαναφ. λεβιέ
57. Πλάκα ρύθμισης
58. STOP ελατηρίου
59. Ελατ. αναστολέα λεβιέ
60. STOP ελατηρίου πλάκας λεβιέ
61. Πείρος λειτουργ. αναστ.
62. Πλάκα λεβιέ
63. Αναστολέας (εξωτερικός)
64. Κουζινέτο πείρου πλάκας λεβιέ
65. Πείρος πλάκας ρύθμισης λεβιέ
66. Αναστολέας λεβιέ (εσωτερικός)
67. Ασφάλεια πλάκας STOP και ελατηρίου λεβιέ
68. Παξιμάδι πλάκας λεβιέ
69. Λεβιέ ταχυτήτων κοντός εσωτερικός

- | | |
|---|---|
| 70. Κάλυμμα μανιβέλας, λεβιέ κλπ | 71. Λεβιέ συμπλέκτη |
| 72. Γρασσαδόρος λεβιέ | 73. Καπάκι-κουζινέτο λεβιέ |
| 74. Πείρος που μπλοκάρει το κουζινέτο λεβιέ του συμπλέκτη (1/4" X 3/16") | 75. Ρυθμιστής λεβιέ συμπλέκτη με βίδα και μπίλια |
| 76. Παξιμάδι ρυθμιστή | 77. Εκκεντρο κουζινέτο |
| 78. Πείρος STOP ευρέτη νεκράς | 79. Καπάκι ρύθμισης συμπλέκτη |
| 80. Βίδα καπακιού (κοντή) | 81. Λεβιέ νεκράς |
| 82. Βίδα καπακιού (μακριά) | 83. Δείκτης ταχυτήτων |
| 84. Ροδέλα ελατηρίου | 85. Ελατήριο λεβιέ νεκράς |
| 86. Καπάκι ελατηρίου | 87. Πείρος ασφαλείας |
| 88. Λεβιέ ταχυτήτων | 89. Βίδα & παξιμάδι λεβιέ |
| 90. Καουτσούκ λεβιέ | 91. Βίδα μανιβέλας |
| 92. Μανιβέλα | 93. Παξιμάδι βίδας μανιβέλας |
| 94. Καουτσούκ μανιβέλας | 95. Μπίλια μανιβέλας |
| 96. Πεντάλ μανιβέλας | 97. Βίδα πεντάλ |
| 98. Ελατήριο πεντάλ μανιβέλας | 99. Γρανάζι τελικής μετάδοσης (17 δόντια) |

3. ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΣΦΑΙΡΙΚΩΝ ΡΟΥΛΕΜΑΝ

Τα σφαιρικά ρουλεμάν του πρωτεύοντα άξονα μπορούν να βγουν χρησιμοποιώντας ένα κλιμακωτό εξολκέα διαμέτρου $7/16'' - 1 11/64''$ για το κιβώτιο και $13/16'' - 33/64''$ για το ρουλεμάν στο καπάκι.

Όταν τα ξαναβάζεις τα ρουλεμάν πρέπει να χρησιμοποιηθούν διαμέτροι $2 5/16'' - 1 11/64''$ για το ρουλεμάν του κιβωτίου και $1''$ γι' αυτό στο καπάκι.

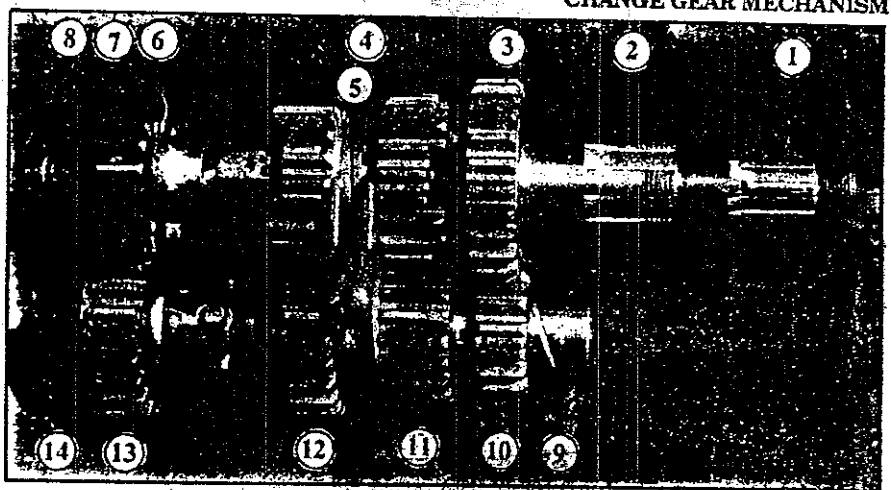
4 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Αν τα δυο παξιμάδια που ασφαλίζουν τον αναστολέα αλλαγής ταχυτήτων είναι λασκαρισμένα η πλάκα ρύθμισης μπορεί να μπει στη σωστή της θέση. Σ' αυτή τη θέση ο τζόγος του λεβιέ ταχυτήτων απαραίτητος για να συμπλέκει τα δόντια του αναστολέα, θα είναι περίπου ίδιος προς κάθε κατεύθυνση.

Αν η πλάκα δεν είναι σωστά ρυθμισμένη, μπορεί ενώ αλλάζεις από 4η σε 3η ή από 1η σε 2α, οι εξωτερικοί αναστολείς να μην εμπλέκουν τα δόντια πάνω στους εσωτερικούς αναστολείς σωστά.

Αν, βάζοντας καινούρια μέρη οι ταχύτητες δεν αλλάζουν σωστά, δεσ μήπως χρειάζεται λίγο παραπάνω τζόγος ή αν ο τζόγος είναι πολύς που η ταχύτητα γλιστράει από την 2α ή την 3η, στην νεκρά. Αν χρειάζεται περοσσότερος τζόγος, αυτό μπορεί να γίνει λασκάροντας ελάχιστα την πλάκα ρύθμισης στα σημεία επαφής με τους πεύρους στο δαχτυλίδι του αναστολέα.

Αν ήδη υπάρχει μεγάλος τζόγος, πρέπει να τοποθετηθεί νέα πλάκα ρύθμισης που θα δίνει λιγότερο τζόγο.



CHANGE GEAR MECHANISM

1. Πρωτεύοντα άξονας
2. Δακτύλιος πρωτεύοντα άξονα
3. Γρανάζι 1ης πρωτ. άξονα (25 δόντια)
4. Μηχανισμός με γρανάτζια που γλιστράει (21 & 18 δόντια)
5. Φουρκέτα χειρισμού ταχυτήτων
6. Αγκιστρο γραναζιού 4ης πρωτεύοντα άξονα
7. Γρανάζι 4ης πρωτ. άξονα (15 δόν)
8. Εσωτερικός ριπτης λαδιού πρωτεύοντα άξονα
9. Αυκακωθές κουζιμένο δευτερεύοντα άξονα
10. Γρανάζι 1ης δευτ. άξ. (15 δον)
11. Γρανάζι 2ας δευτ. άξ. (19 δον)
12. Γρανάζι 3ης δευτ. άξ. (22 δον)
13. Τροχός-γρανάτζι 4ης και μανιβέλας (25 δόντια)
14. Δευτερεύοντα άξονα

5. ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΒΩΤΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Η διαδικασία είναι η αντίθετη από την παραπάνω, αλλά πρέπει να προσεχθούν τα παρακάτω σημεία.

Αν το γρανάζι 4ης του πρωτεύοντα άξονα και το άγκιστρο έχουν βγει, σιγουρέψου ότι το άγκιστρο μπήκε με τον σωστό τρόπο αλλιώς η 4η και η 3η μπορεί να αλλάζουν ταυτόχρονα.

Βεβαιώσου ότι οι άξονες περιστροφής στην φουρκέτα του χειριστή συμπλέκουν τις εγκοπές στον εσωτερικό χειριστή.

Δες αν ο πρωτεύοντας άξονας έχει πιεστεί στη θέση του. Πρέπει να είναι σφιχτός γιατί υπάρχει μια τσόχινη ροδέλα μέσα στο παξιμάδι του τελικού άξονα κίνησης.

Το γρανάζι 4ης και μανιβέλας του δευτερεύοντα άξονα, πρέπει να τοποθετηθεί στον δευτερο άξονα και ο άξονας της μανιβέλας και ο αναστολέας να μπει πάνω του πριν βάλεις το τελευταίο καπάκι. Μην ξεχάσεις την ροδέλα στον δευτερο άξονα ανάμεσα στο γρανάζι της μανιβέλας και στον άξονά της.

Η ένωση μεταξύ του κιβωτίου και του εσωτερικού καπακιού πρέπει να περαστεί με γομμαλάκκα ή άλλου είδους φλατζόκολλα.

*Θλα τα κομμάτια να είναι καθαρά πριν την συναρμολόγηση. Το κιβώτιο πρέπει να γεμίσει με μαλακό γράσσο μέχρι το επίπεδο που πρέπει.

Δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί βαρύ κίτρινο γράσσο ποτέ.

6. ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΥΡΕΤΗ ΝΕΚΡΑΣ

Ο ευρέτης νεκράς ρυθμίζεται από ένα έκκεντρο στον που αναρτάται στο εμπρός καπάκι του κιβωτίου με ένα μπουλόνι που καθορίζει τα όρια του πεντάλ του. Ξεβίδωσε το μπουλόνι και γύρνα το έκκεντρο για να το ρυθμίσεις.

7. ΛΙΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΚΙΒΩΤΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Η τάπα πλήρωσης βρίσκεται στο πάνω μέρος του κιβωτίου και η τάπα υπερχειλήσης στο πίσω μέρος. Βγάλε και τις δυο τάπες και γέμισε με την μηχανή σε επίπεδο έδαφος μέχρι το λάδι να φανεί στην τάπα υπερχειλήσης.

Ελεγε το επίπεδο κάθε 800 με 1.600 χιλ. με το κιβώτιο ζεστό.

Για το αρχικό γέμισμα του κιβωτίου συνιστάται γράσσο "VEE D O L " "00". Κατά την συμπλήρωση βάζε λάδι SAE 50.

Η χωρητικότητα είναι περίπου 700 γραμμ. γράσσο ανακατεμένο με λάδι σε πυκνή ρευστότητα.

ΠΛΑΙΣΙΟ - ΠΙΣΩ ΑΝΑΡΤΗΣΗ

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Το πλαίσιο αποτελείται από κολλημένους εν ψυχρώ αντιηλεκτρικούς στρογγυλής διατομής ατσάλωσώλινες κολλημένους με ηλεκτροκόλληση ενισχυμένο στα σημεία που χρειάζεται για αυξημένη στιβαρότητα.

Το ψαλίδι στηρίζει την αλυσίδα και αναρτάται με κουζινέτα από καουτσούκ. Το ψαλίδι στηρίζεται στο κυρίως πλαίσιο με μακρύ μπουλόνι που περνάει μέσα από τρύπιο άξονα.

2. ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΠΙΣΩ ΑΜΟΡΤΙΣΕΡ/ΕΛΕΓΧΟΣ

Βγάλε την πρώτη βίδα του πείρου άξονα, τράβηξε τον πείρο άξονα, μετά περίστρεψε την ανάρτηση πίσω πάνω στον χαμηλότερο πείρο άξονα. Αφού βγάλεις το κάτω παξιμάδι, το αμορτισέρ μπορεί να πιεστεί έξω από τον πείρο-άξονα που είναι κολλημένος στο άκρο του ψαλιδιού. Το αμορτισέρ είναι σφραγισμένο και ο εσωτερικός μηχανισμός δεν επισκευάζεται. Το εξωτερικό κάλημα σκόνης μπορεί να αφαιρεθεί με το ειδικό εργαλείο (PFD-2039) για καθάρισμα του ελατηρίου και γρασσάρισμα.

3. ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΠΙΣΩ ΓΡΑΝΑΖΙΟΥ

Πρώτα βγάλε το ένα παξιμάδι του άξονα και τράβα τον άξονα απ'την άλλη μεριά. Το γρανάζι μπορεί τώρα να βγει απ'το πλαίσιο.

Η διάρκεια ζωής των κουζινέτων κολλημένων με καουτσούκ είναι πολύ μεγάλη. Αλλά αν χρειάζεται να αντικαταστήσεις τα κουζινέτα οι εσωτερικοί σωλήνες σύνδεσης πρέπει πρώτα να βγούν με πίεση. Τα καουτσούκ μπορούν τότε να βγουν από τους εξωτερικούς σωλήνες σύνδεσης με πένσα. Οι εξωτερικοί δακτύλιοι μπορούν να βγουν με ματσόλα και το κατάλληλο τράβηγμα.

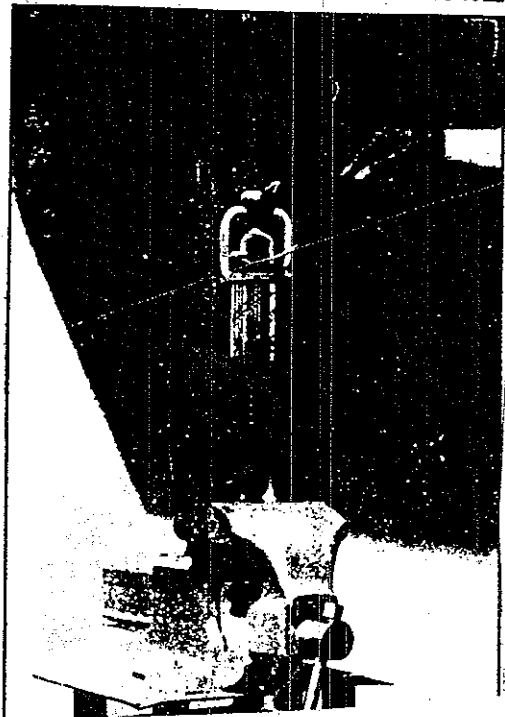
Για την αντικατάσταση των καουτσούκ στο ψαλίδι, με την κατάλληλη κίνηση

πίεσε το ένα κουζινέτο απ'το ένα άκρο του άξονα του κυλίνδρου του ρουλεμάν μέχρι που ο μεταλλικός εξωτερικός δακτύλιος έρθει πρόσωπο με το άκρο του άξονα του δακτυλίου του ρουλεμάν. Ενώ πιέζεις πρόσεξε η πίεση να ασκείται μόνο στον εξωτερικό δακτύλιο και όχι στον εσωτερικό δακτύλιο του κουζινέτου γιατί αξονική πίεση στον εσωτερικό δακτύλιο θα καταστρέψει την σύνδεση του καουτσούκ με τους μεταλλικούς δακτύλιους. Το ίδιο κάνεις και απ'την άλλη πλευρά.

Ενώ τοποθετείς το ψαλίδι με τα κουζινέτα από καουτσούκ στο πλαίσιο, τα παξιμάδια του άξονα πρέπει να είναι τελείως σφιχτά με το ψαλίδι ακριβώς στη μέση και την απόσταση της πάνω και κάτω βίδας του αμορτισέρ

στις 9 3/4" (22,935χιλ.). Αυτό επιβάλλεται ώστε τα κουζινέτα του άξονα ν

REAR SPRING BOX REMOVAL

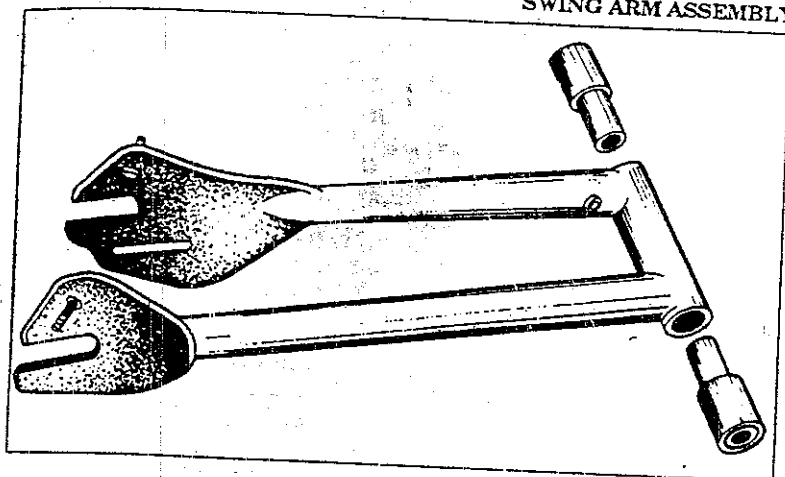


υποβάλλονται στην μικρότερη δυνατή γωνιακή κίνηση προς τις δυο κατευθύνσεις από την κεντρική θέση του γραναζιού της αλυσίδας. Το ειδικό εργαλείο για την ευθυγράμμιση του ψαλιδιού είναι το PED 2044. Καμιά συντήρηση δεν χρειάζεται ο άξονας του ψαλιδιού.

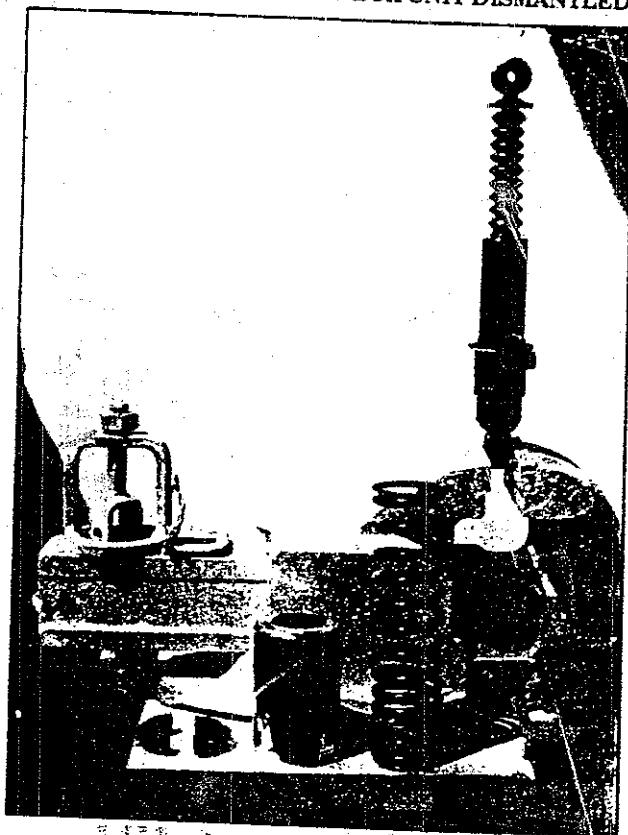
4 ΚΕΝΤΡΙΚΟ STAND

Για να βγάλεις το κεντρικό stand, αφάιρασε τον σχιστό πέδρο και από τις δυο πλευρές του άξονα του stand βγάλε τον άξονα αφού πριν βγάλεις τα ελατήρια.

SWING ARM ASSEMBLY



SPRING BOX UNIT DISMANTLED

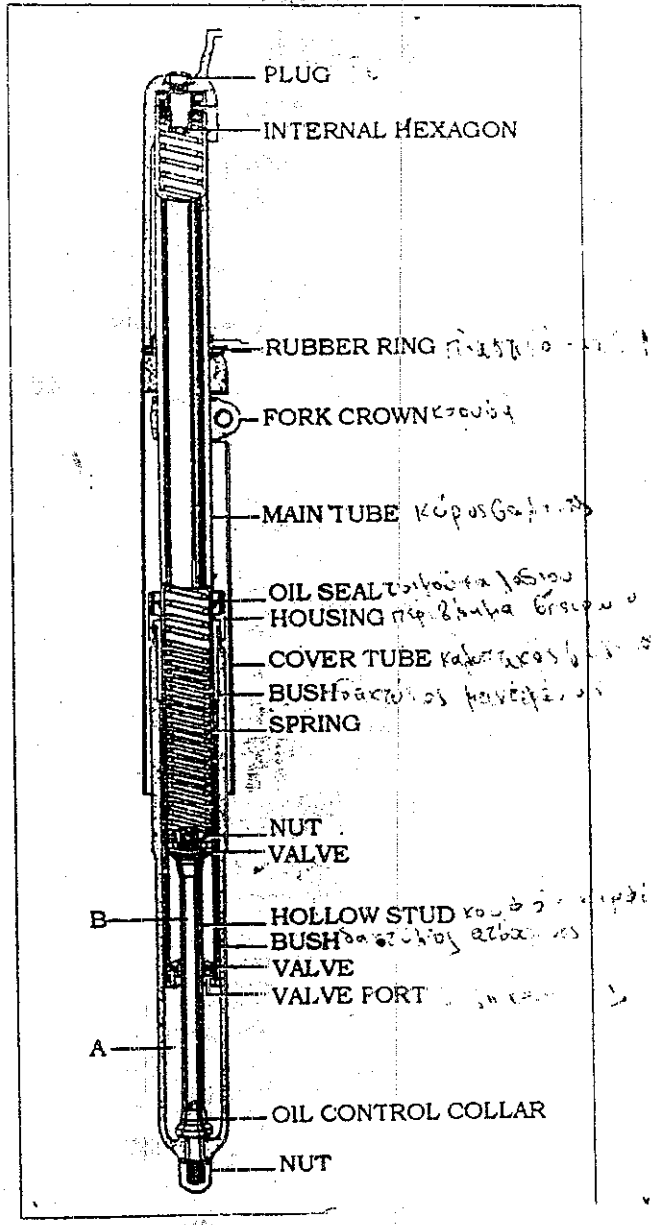


ΜΙΚΡΟΣΤΙΝΗ ΑΝΑΡΤΗΣΗ (Υδροαυλική απόσβεση)

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Το τελεσκοπικό προόνι αποτελείται από δύο μέρη που το καθένα περιλαμβάνει την κύριο κύλινδρο από αλουμίνιο. Το καπέλο είναι εδωμένο με καπέλο στο πάνω του μέρους και αναστομένο με ασφάλεια στην τροφή του προονιού προσαρμοσμένος στο κάτω άκρο του κύριου κυλίνδρου είναι το κάτω κύλινδρος φτιαγμένος από αλουμίνιο στο στιβαρό αλουμίνιο με ενσωματωμένη υποδοχή για τον άξονα τροχού. Ενσωματωμένος στο κάτω άκρο του κύριου κυλίνδρου είναι ένας ατσάλινος δακτύλιος που αποτελεί στενή εφαρμογή της διαδρομής του κάτω κυλίνδρου. Το άνω άκρο του κάτω κυλίνδρου φέρει μαντεμένιο δακτύλιο που αποτελεί στενή εφαρμογή της εξωτερικής διαμέτρου του κύριου κυλίνδρου. Αυτοί οι δακτύλιοι δεν υπάρχουν στα νεώτερα μοντέλα. Ο δακτύλιος ασφαρίζει στον κάτω κύλινδρο με σπειρωτό περίβλημα που περιλαμβάνει δυο τσιμούχες λαδιού. Μια ράβδος γνωστή σαν "ράβδος ελατηρίου" εφαρμόζεται στο κάτω άκρο του κύριου κυλίνδρου και μια διόδου-βαλβίδα εφαρμόζεται στο κάτω άκρο του κύριου κυλίνδρου. Καθώς το καλάμι λειτουργεί θβείται λάδι μεταξύ της ράβδου του ελατηρίου και της διαμέτρου της διόδου-βαλβίδας δημιουργώντας το ελάτημα της υδροαυλικής απόσβεσης. Ένα ελατήριο συμπίεσης υπάρχει μεταξύ του άνω μέρους της ράβδου ελατηρίου και του πάνω μέρους του κύριου κυλίνδρου. Το κάτω μέρος του κύριου κυλίνδρου και το πάνω μέρος του κάτω κυλίνδρου κατασκευάζονται από κάλυμα κρημένο στο καπέλο

SECTION OF FORK LEG



2. ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΑ

Το καλάμι δίνει διαδρομή 6" από το τέρμα εκταμένο ως το τελείος συμπίεσιμένο. Η διαδρομή ελέγχεται από το ελατήριο συμπίεσης και από το υδροαυλικό σύστημα απόσβεσης. Η απόσβεση είναι ελαφριά κατά την συμπίεση και ισχυρότερη κατά την επαναφορά έτσι ώστε η ανάρτηση να μην πλέει αλλά και να απορροφά τις ανωμαλίες χωρίς μεγάλη ενόχληση. Το καλάμι έχει ελαφρύ λάδι (SAE 30) μέχρι ένα σημείο πάνω από το ελατήριο έτσι ώστε ο θάλαμος απόσβεσης Β να είναι πάντα γεμάτος με λάδι. Η κίνηση του άξονα τροχού προς τα πάνω σπρώχνει το λάδι από τον

κατώτερο θάλαμο "Α" μέσα από το δακτυλοειδές διάκενο μεταξύ της ράβδου ελατηρίου και των τοιχωμάτων της διόδου-βαλβίδας του κύριου κυλίνδρου μέσα στον θάλαμο απόσβεσης "Β". Κατά την διάρκεια αυτής της διαδικασίας η πίεση πάνω από τον δίσκο της βαλβίδας την αναγκάζει να σπκωθεί ώστε το λάδι να περάσει επίσης από το "Α" στο "Β" μέσα από τις 8 τρύπες στο σώμα της βαλβίδας. Και αφού η διάμετρος του θαλάμου "Β"

είναι μικρότερη από εκείνη του "Α", δεν υπάρχει χώρος στον "Β" να δεχτεί όλο το λάδι το οποίο πρέπει να φανερωθεί από τον "Α" καθώς το καλάμι λειτουργεί. Το πλεονάζον λάδι περνάει μέσα από την σταυρωτή τρύπα στην ράβδο ελατηρίου και πάνω από την κεντρική τρύπα στην ράβδο χύνεται έξω, μέσα από το παξιμάδι που ασφαλίζει το πάνω άκρο της ράβδου ελατηρίου στον οδηγό, στο κάτω άκρο του ελατηρίου.

Κατά την διαδρομή της επαναφοράς, το λάδι στον θάλαμο απόσβεσης "Β" ωθείται μέσω του δακτυλοειδούς διακένου μεταξύ της ράβδου ελατηρίου και των τοιχωμάτων της διόδου-βαλβίδας του κύριου κυλίνδρου. Κατά την διάρκεια αυτής της διαδρομής, πίεση στον θάλαμο "Β" κλείνει τις δύο δισκοειδείς βαλβίδες στο άνω και κάτω άκρο του θαλάμου έτσι ώστε η μόνη διόδος διαφυγής για το λάδι να είναι το δακτυλοειδές διάκενο μεταξύ της ράβδου και της διόδου. Έτσι η απόσβεση επαναφοράς είναι ισχυρότερη από ότι η συμπίεσης. Κατά το τέλος της διαδρομής συμπίεσης και επαναφοράς μια μικρή σχισμή - διόδος στη ράβδο ελατηρίου περιορίζει

την διάμετρο της διόδου-βαλβίδας, μειώνοντας έτσι το δακτυλοειδές διάκενο και αυξάνοντας το μέγεθος της απόσβεσης. Κατά το τέλος της διαδρομής συμπίεσης η μεγαλύτερη κωνοειδής διάμετρος στο κολλάρο ελέγχου λαδιού περιορίζει την κύρια (άντι) διάμετρο της διόδου-βαλβίδας αποτελώντας έτσι υδραυλική απόσβεση που προλαβαίνει την επαφή μέταλλο με μέταλλο.

3 ΛΥΣΙΜΟ ΚΑΛΑΜΙΟΥ

Ανέβασε τη μηχανή στο κεντρικό πάτημα, βγάλε την ντιζά του φρένου και του ταχύμετρου και βγάλε τον τροχό και το φτερό με τα στηρίγματα. Βγάλε το κάτω παξιμάδι του ελατηρίου που θα αφήσει το λάδι να βγει μέσα από την σταυρωτή τρύπα στην ράβδο. Τώρα χτύπησε την ράβδο προς τα πάνω με ματσόλα για να φύγει το υπόλοιπο λάδι. Τράβηξε τον κάτω κύλινδρο όσο γίνεται ώστε να αποκαλυφθεί η φωλιά της τσιμουχας λαδιού. Στις νεώτερες εκδόσεις οι φωλιές των τσιμουχών έχουν αφαιρεθεί και οι τσιμουχες υπάρχουν σαν ενιαία τμήματα των κάτω κυλίνδρων. Ξεβίδωσε αυτή τη φωλιά με ένα εργαλείο. Ο κάτω κύλινδρος μπορεί τώρα να τραβηχτεί τελείως από τον κύριο κύλινδρο αφήνοντας τον δακτύλιο του κάτω κυλίνδρου, φωλιά τσιμουχας και τσιμούχα στον κύριο κύλινδρο.

Τώρα ξεβίδωσε την βαλβίδα-διόδο του κύριου θαλάμου με το εργαλείο PED 2026. Η ράβδος ελατηρίου και το ελατήριο μπορούν τώρα να τραβηχτούν από κάτω.

Στις τελευταίες εκδόσεις η φωλιά της τσιμουχας, ατσάλινο κουζινέτο έχει αφαιρεθεί και στη θέση της έχει μπει ενσωματωμένη τσιμούχα λαδιού στους κάτω κυλίνδρους. Το ατσάλινο κουζινέτο του κύριου κυλίνδρου μπορεί τώρα να βγει από το κάτω μέρος του κυλίνδρου, χρησιμοποιώντας το κουζινέτο του κάτω κυλίνδρου για αυτό το σκοπό. Παρόλλα αυτά, πριν κάνεις αυτό, συνιστάται να σημαδέψεις την θέση του κουζινέτου έτσι που να εξασφαλίσεις την τοποθέτησή του στην ίδια θέση στον κύριο κύλινδρο. Ο λόγος

για αυτό είναι ότι αυτά τα κουζινέτα παίρνουν το τελικό σχήμα τους αφού τοποθετηθούν στον κύλινδρο για να πατήσουν ομόκεντρα. Μετά την αφαίρεση του κουζινέτου του κύριου κυλίνδρου, το κουζινέτο του κάτω κυλίνδρου, φωλιά της τσιμούχας και τσιμούχα μπορούν να βγουν χρησιμοποιώντας το εργαλείο PED 2036ST.

Σε περίπτωση δυσκολίας αφαίρεσης του κουζινέτου κύριου κυλίνδρου είναι δυνατόν να αφαιρεθεί η φωλιά της τσιμούχας αφού ξεσπίξεις το μπουλόνι στο καπέλο βγάζοντας την βίδα-τάπα και ξεβιδώνοντας τον κύριο κύλινδρο από το πάνω μέρος με το εργαλείο PED 2036.

4. ΕΛΑΤΗΡΙΟ

Το ελεύθερο μήκος του ελατηρίου είναι 20 1/2". Αν κοντύνει παραπάνω από "1" πρέπει να αντικατασταθεί. (Για το 500 κοίτα το βιβλίο ανταλλακτικών, γιατί τα ελατήρια είναι διαφορετικά).

5. ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗ

Όταν ξαναβάλεις την τσιμούχα λαδιού ή τοποθετείς καινούρια, μεγάλη προσοχή δώσε στο να μην καταστραφεί το συνθετικό ελαστικό χείλος που δέχεται αυτή την τσιμούχα. Αν η τσιμούχα μετακινηθεί από το πάνω μέρος του κύριου κυλίνδρου, και ξαναπαί απ' αυτό το άκρο ένα ειδικό κομμάτι σωλήνα πρέπει να τοποθετηθεί πάνω απ' το άκρο του κυλίνδρου για να εμποδίσει το σπείρωμα να καταστρέψει την τσιμούχα.

Η ράβδος ελατηρίου εφαρμόζει σφιχτά στο κάτω άκρο του κάτω κυλίνδρου. Όταν η ράβδος μπει στην τρύπα, πιάσε απότομα του κυλίνδρου προς τα πάνω μέχρι να εμφανιστούν δυο τρία σπειρώματα της ράβδου κάτω από το άκρο του κυλίνδρου. Τώρα βάλε την ροδέλα και το παξιμάδι και τράβηξε τη ράβδο στη θέση της σφίγγοντας το παξιμάδι. Αν χρειάζεται βάλε πρώτα το παξιμάδι χωρίς την ροδέλα μέχρι να εμφανιστεί αρκετό σπείρωμα που να χωράει και τη ροδέλα.

6. ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΟΥ ΠΗΡΟΥΝΙΟΥ

Ολόκληρο το μπροστινό σύστημα μπορεί να αφαιρεθεί απ' τη μοτοσυκλέτα, αν χρειαστεί, με την ακόλουθη διαδικασία. Τα καλώδια στον διακόπτη φώτων και στο αμπερόμετρο πρέπει να αποσυνδεθούν στα άκρα τους από τις τάτες και τις υποδοχές τους όπου αυτές υπάρχουν.

Αποσύνδεσε το ταχύμετρο από το όργανο.

Βγάλε τις δυο βίδες-τάτες και λάσκαρε τις βίδες που κρατούν τα καλάμια

Τώρα ξεβιδώσε τους κύριους κυλίνδρους από την κεφαλή των καλαμιών και την βίδα-ασφάλεια απ' το τιμόνι, γυρνώντας κάθε κύλινδρο και το παξιμάδι μια-δυο βόλτες κάθε φορά. Όταν το παξιμάδι βγει από το τιμόνι και οι κύριοι κύλινδροι έχουν τελείως ξεβιδωθεί απ' την κεφαλή του πηρουνιού όλο το μπροστινό μπορεί να βγει απ' το λαιμό του σκελετού.

7. ΛΙΠΑΝΣΗ

Η λίπανση γίνεται από το λάδι που έχει μέσα το καλάμι. Το μόνο που χρειάζεται είναι να υπάρχει η σωστή ποσότητα λαδιού ώστε το πάνω άκρο της κάτω ράβδου ελατηρίου ποτέ δεν ξεσκεπάζεται ακόμα και σε θέση τέλειας επαναφοράς. Το επίπεδο λαδιού στα κάθε καλάμι ελέγχεται ξεβιδώνοντας την τάπα-βίδα και βάζοντας μέσα μια μακριά ράβδο διαμέτρου

3/8" .Περνώντας την ελαφρά αυτή θα φτάσει το παξιμάδι στο πάνω άκρο της ράβδου ελατηρίου και θα δείξει το επίπεδο του λαδιού πάνω από τη ράβδο.

Το καλάμι χωράει περίπου 150 κ.εκ λάδι SAE 30.

8. ΡΟΥΛΕΜΑΝ ΤΙΜΟΝΙΟΥ.

Τα ρουλεμάν είναι τα ίδια στο πάνω και κάτω μέρος του λαιμού. Μπορούν εύκολα να βγουν με ματσόλα και ξύλινο ζουμπά και να ξαναμπούν με τον ίδιο τρόπο. Τα ρουλεμάν αυτά έχουν βαθιά αυλάκια και περιέχουν 19 μπίλιες διαμέτρου 1/4". Η έδρασή τους ρυθμίζεται σφίγγοντας το παξιμάδι στο τιμόνι αφού πρώτα ξεβιδώσεις την άλεν από κάτω καθώς και τα δυο μπουλόνια που κρατούν τα καλάμια. Τα ρουλεμάν πρέπει να είναι τόσο σφιχτά ώστε με τον μπροστινό τροχό στον αέρα και το τιμόνι στο κέντρο, ένα μικρό χτύπημα να προκαλεί κίνησή του εύκολα προς το τέρμα κι απ' τις δυο πλευρές ενώ συγχρόνως να μην υπάρχει σχεδόν καθόλου τζόγος.

Ο τζόγος μπορεί να γίνει αισθητός βάζοντας τα δάχτυλα στο λαιμό. Μην ξεχάσεις να σφίξεις την άλεν καθώς και τα μπουλόνια των καλαμιών. Πριν σφίξεις τα τελευταία σιγουρέψου ότι τα κυλινδρικά καλύματα είναι στη θέση τους γύρω από τους κυρίως κυλίνδρους ώστε ο κάτω κύλινδρος να μην τρίβεται μέσα στο κυλινδρικό κάλυμα. Ένα ζευγάρι από διαιρετά κουζινέτα

όπως φαίνεται στην εικόνα είναι χρήσιμα για το κεντράρισμα των κυλινδρικών καλυμάτων.

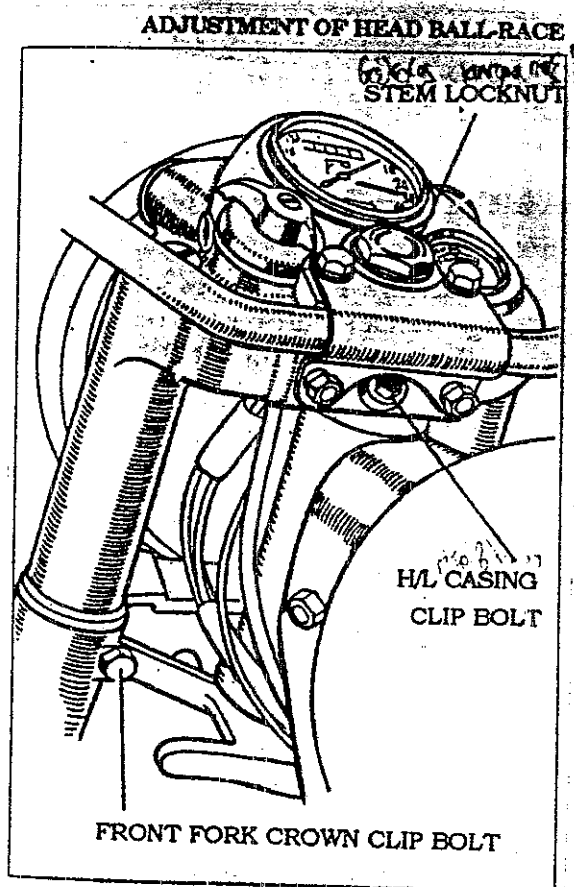
ΣΕΙΡΑ ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Ξέσφιξε την άλεν (5 χιλ.).
2. Ξέσφιξε τα δυο μπουλόνια στα καλάμια.
3. Βίδωσε κατά 3/4 ή 1/2 βόλτα κάθε φορά ελέγχοντας τον τζόγο. Αν χρειαστεί βίδωσε κι άλλο.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Υπερβολικό σφίξιμο θα κολλήσει το τιμόνι.

9. ΛΙΠΑΝΣΗ ΤΩΝ ΡΟΥΛΕΜΑΝ ΛΑΙΜΟΥ

Τα ρουλεμάν και ο άξονας του λαιμού πρέπει να λιπανθούν καλά κατά την συναρμολόγηση. Δεν υπάρχουν γρασσαδόροι γιατί εμποδίζουν και κόβουν τα καλώδια. Αν κρατιούνται πάντα λιπασμένα θα αντέξουν για πολλά χιλιόμετρα.



Τ Ρ Ο Χ Ο Ι

ΜΠΡΟΣΤΙΝΟΣ ΤΡΟΧΟΣ

1. ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΠΗΡΟΥΝΙ

Βάλτε την μηχανή στο κεντρικό πάτημα και βάλτε κάτι κατάλληλο που θα κρατήσει την μηχανή όταν γείρει στον πίσω τροχό. Ξεβίδωσε το ρυθμιστή της μανέτας του φρένου και αποσύνδεσε την ντίζα απ' τη μανέτα και από το φρένο.

Βγάλτε την ντίζα του ταχύμετρου και ξεβίδωσε τα τέσσερα παξιμάδια που κρατούν τον άξονα. Βεβαιώσου ότι η μηχανή στηρίζεται σωστά.

2. ΛΥΣΙΜΟ ΤΡΟΧΟΥ

Πάτησε το φρένο με το χέρι και ξεβίδωσε το παξιμάδι του καλύματος. Αυτό μπορεί τώρα να βγει απ' το ταμπούρο.

Τα τακάκια μπορούν να βγουν αφού αφαιρεθούν τα ελατήρια επαναφοράς. Τα υλικά τριβής πάνε ζευγάρι, είναι αυθακωμένα και έχουν πριτσίνια. Όταν πριτσινώνεις υλικό στα τακάκια βεβαιώσου ότι το υλικό εφάπτεται επίπεδα στο τακάκι. Στις τελευταίες εκδόσεις το υλικό είναι κολλημένο.

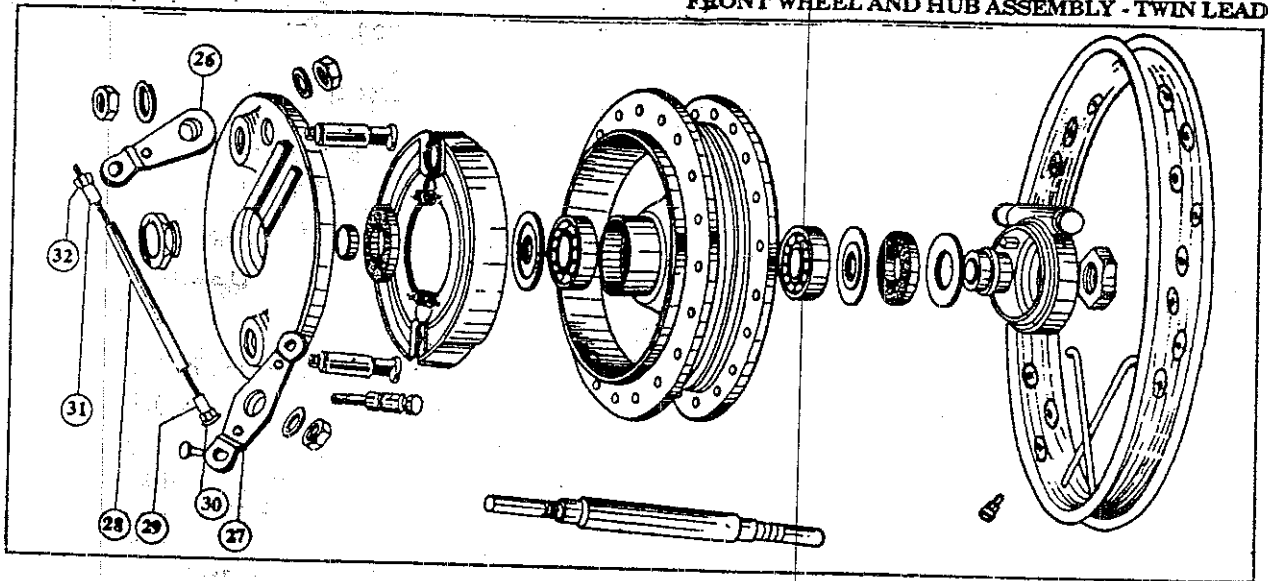
Για να βγάλεις το έκκεντρο λειτουργίας ξεβίδωσε το παξιμάδι, που ασφαλίζει το μοχλό λειτουργίας στο πολύσφηνο πάνω στο έκκεντρο. Ένα απότομο χτύπημα στο άκρο του άξονα του εκκέντρου θα ελευθερώσει το μοχλό μετά τον οποίο το έκκεντρο μπορεί να τραβηχτεί από την θέση του. Ο πείρος του άξονα του τακακιού μπορεί να βγει ξεβιδώνοντας το παξιμάδι που τον στηρίζει στο κάλυμα.

Για να βγάλεις τον άξονα και τα ρουλεμάν αφού πρώτα έχεις αφαιρέσει το κάλυμα, ξεβίδωσε την βίδα συγκράτησης και μετακίνησε το κάλυμα για τη σκόνη από την αντίθετη πλευρά του φρένου. Τώρα βγάλτε την τσόχλην ροδέλα και τη ροδέλα-αποστάτη από την πλευρά του φρένου και χτύπησε το ένα άκρο του άξονα με ματσόλα για να βγει έξω από την πλύμνη του τροχού, φέρνοντας ένα ρουλεμάν μαζί του και αφήνοντας το άλλο στην πλύμνη. Βγάλτε το ρουλεμάν απ' τον άξονα και ξαναβάλτε τον στην πλύμνη απ' το άκρο από το οποίο είχε βγει. Τώρα σπρώξε τον άξονα στην πλύμνη από την άλλη πλευρά για να βγάλεις το άλλο ρουλεμάν.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΡΟΥΛΕΜΑΝ

Η τοποθέτηση των ρουλεμάν στην πλύμνη του τροχού είναι σημαντική. Τα ρουλεμάν είναι ασφαλισμένα στον άξονα του τροχού ανάμεσα σε "κυρτώματα και αποστάτες, τα οποία ασφαρίζονται στον άξονα με τα παξιμάδια. Προκειμένου να προληφθούν καταμήκος προφορτήσεις των ρουλεμάν, συνιστάται να υπάρχει μικρό διάκενο μεταξύ της εσωτερικής πλευράς της εξωτερικής εγκοπής του ρουλεμάν και των πίσω εγκοπών και στα δυο άκρα της πλύμνης. Για να προληφθεί κάθε πιθανότητα πλευρικής μετατόπισης της πλύμνης στα ρουλεμάν, είναι απαραίτητο τα ρουλεμάν να σφίγγουν πάνω στην πλύμνη, αλλά όχι τόσο που να κλείσει η εξωτερική πλευρά των ρουλεμάν και να παραμορφωθούν οι μπίλιες.

FRONT WHEEL AND HUB ASSEMBLY - TWIN LEAD



- | | |
|--|--|
| 1. Ζάντα μπροστινή (WM 2-19) | 17. Περίος σιαγόνων (7" δίαμετρος) |
| 2. Ακτίνες μπροστινές (εξωτερική) | 18. Ροδέλα πεύρου |
| 3. Βίδες ακτίνων | 19. Παξιμάδι πεύρου |
| 4. Πλύμη μπροστινού τροχού | 20. Εκκεντρο λειτουργίας |
| 5. Ρουλεμάν μπροστινού (στροφέας) (εKF 6203) | 21. Παξιμάδι καλύμματος |
| 6. Άξονας μπροστινού τροχού | 22. Παξιμάδι άξονα (πλευρά οδόμετρου) |
| 7. Τσιμούχα τσόχινη | 23. Λεβιέ εκκέντρου (7" δίαμετρο) |
| 8. Ροδέλα τσόχινη (πλευρά ταμπούρου) | 24. Ροδέλα άξονα (7" δίαμετρο) |
| 10. Ροδέλα τσόχινη (πλευρά οδόμετρου) | 25. Παξιμάδι άξονα |
| 11. Αποστάτης τσόχινης ροδέλας (πλευρά οδόμετρου) | 26. Λεβιέ λειτουργίας (κοντός) |
| 12. Αποστάτης πλευράς οδόμετρου | 27. Λεβιέ λειτουργίας (μακρύς) |
| 13. Οδόμετρο | 28. Ράβδος λεβιέδων |
| 14. Σιαγόνες | 29. Στροφέας ράβδου (δεξιόστροφο σπείρωμα) |
| 15. Ελατήριο (7" δίαμετρος) | 30. Παξιμάδι στροφέα (δεξιόστροφο) |
| 16. Κάλυμμα (7" δίαμετρος) | 31. Στροφέας ράβδου (αριστερόστροφο σπείρωμα) |
| | 32. Παξιμάδι στροφέα (αριστερόστροφο) |

4. ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗ

Για να ξαναβάλεις τα ρουλεμάν στην πλύμνη, απαιτούνται δυο κοίλα ειδικά εργαλεία PED 2011. Το ένα ρουλεμάν μπαίνει πρώτα στο ένα άκρο του άξονα με το ειδικό εργαλείο και μετά μπαίνουν μαζί στο άκρο της πλύμνης, η οποία κρατιέται με το άλλο εργαλείο. Το άλλο ρουλεμάν εισχωρεί

τότε στο άλλο άκρο του άξονα και πάει στη θέση του με το ειδικό εργαλείο και ματσόλα που θα πάει τα ρουλεμάν στη θέση τους ταυτόχρονα:

Για να βεβαιωθείς ότι υπάρχει διάκενο μεταξύ των εσωτερικών επιφανειών των έξω διαδρομών των ρουλεμάν και του πάτου των εσοχών, βάλε τις ροδέλες απόστασης, το κάλυμμα, το κάλυμμα σκόνης και τα παξιμάδια στον άξονα. Σφίγγοντας τα παξιμάδια αυτό δεν πρέπει να επιρεάζει την ευκολία με την οποία γυρίζει ο άξονας. Αν τότε ο άξονας γυρίζει δύσκολα σημαίνει πως τα ρουλεμάν πάτησαν στις εσοχές στην πλύμνη πριν στεραιωθούν πάνω στις εσοχές του άξονα. Τότε τα ρουλεμάν πρέπει να βγουν και να μπει ένας μικρός αποστάτης μεταξύ της μέσα διαδρομής και της εσοχής του άξονα.

Δεν υπάρχει δυσκολία στη συναρμολόγηση των σιαγόνων, εκκέντρων κλπ. Βάλε λίγο γράσσο στον πείρο και στο έκκεντρο. Βάλε τον (τους) λεβιέ στο πολύσφηνό του ώστε να ρυθμιστεί η φθορά στις σιαγώνες και βάλε ροδέλα και παξιμάδι. Σημείωσε ότι η θέση του λεβιέ μπορεί να αλλάξει αφού τοποθετή-

σεις τον τροχό. Αυτό γίνεται τοποθετώντας τον λεβιέ σε άλλη σφήνα. Το όριο της φθοράς φαίνεται όταν το έκκεντρο γυρίζει τελείως κοντά στις 90° με το φρένο γερά πατημένο. Τότε υπάρχει κίνδυνος τα ελατήρια να μην μπορούν να επαναφέρουν τις σιαγώνες.

Πριν βάλεις τις τσόχινες ροδέλες που είναι τάπες του γράσσου, βάλε στα ρουλεμάν σχεδόν βαρύ σαπούνι ασβεστίου ή γράσσο σαπουνιού αλουμινίου ή γράσσο πολλαπλής χρήσης. Η χρήση Η.Μ.Ρ. γράσσων που περιέχουν σαπούνι σόδας δεν συνιστάται καθώς γίνονται ελαφρά διαβρωτικά αν κάποια φυσαλίδα διαρρεύσει στην πλύμνη.

Βεβαιώσου ότι το ταμπούρο δεν έχει γράσσο, φυσαλίδες κλπ. Όταν βάζεις το οδόμετρο οι εγχοπές στα γρανάζια του να είναι σωστά συμπλεγμένες με τις εγχοπές στην άκρη της πλύμνης. Το σύστημα του οδόμετρου να είναι σωστά στη θέση του και να μην υπάρχει κανένα στριφογύρισμα της ντίζας. Βάλε τις τσόχινες ροδέλες τακολάρα-αποστάτες και το κάλυμμα του φρένου και σφίξε τα παξιμάδια του άξονα γερά.

ΠΙΣΩ ΤΡΟΧΟΣ

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Αυτές οι οδηγίες περιλαμβάνουν τον πίσω τροχό, τα συνενπλόκ και το πίσω φρένο εκτόνωσης διαμέτρου 6".

2. ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΤΡΟΧΟΥ-ΤΥΠΟΣ ΤΑΧΕΙΑΣ ΑΦΑΙΡΕΣΗΣ

Ο πίσω τροχός βγαίνει γρήγορα χωρίς να βγει το γρανάζι. Βάλε τη μοτοσυκλέτα στο πάτημα. Βγάλε την κοπίλια και το παξιμάδι που ασφαλίζει τον μακρύ άξονα που ασφαλίζει στην μεριά του γραναζιού. Βγάλε τον άξονα απ' τον τροχό και βγάλε τον αποστάτη από δεξιά του ψαλιδιού. Τώρα μπορείς να βγάλεις τον τροχό απ' το γρανάζι και τα σινεμπλοκ. Γείρε τη μηχανή και

βγάλε τον τροχό. Για να τον ξαναβάλεις αντέστρεψε την διαδικασία αλλά πρόσεξε τα συνενπλοκ να συμπλέξουν σωστά.

3. ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΓΡΑΝΑΖΙΟΥ

Αφαίρεση του γραναζιού απαιτείται μόνο για πρόσβαση στο ταμπούρο. Βγάλε τον τροχό όπως είπαμε. Μετά ξεβίδωσε το παξιμάδι της ράβδου του φρένου και βγάλε την ράβδο από τον λεβιέ. Αποσύνδεσε το STOP. Τώρα βγάλε τις δυο βίδες του προφυλακτήρα αλυσσίδας. Βγάλε τον κρίκο της αλυσσίδας. Τώρα ξεβίδωσε την κόντρα του φρένου και το παξιμάδι του άξονα του τροχού. Βγάλε την αλυσσίδα απ' το γρανάζι. Τράβηξε έξω το γρανάζι απ' την θέση του.

Για συναρμολόγηση ακολουθείς την αντίστροφη πορεία αφού βάλεις την αλυσσίδα. Το ταμπούρο να είναι τελείως καθαρό. Η ασφάλεια της αλυσσίδας να είναι σωστά βαλμένη δηλ. το κλειστό της μέρος να βλέπει προς την μεριά της κίνησης. Η αλυσσίδα να ελεγχθεί για φθορά. Να αλλαχτεί αν το μήκος της υπερβεί κατά 1-1/8" το μήκος καινούριας. Η αλυσσίδα ρυθμίζεται από τους σαλίγκαρους. Το παξιμάδι στο άκρο της ράβδου του φρένου ρυθμίζει

το πίσω φρένο.

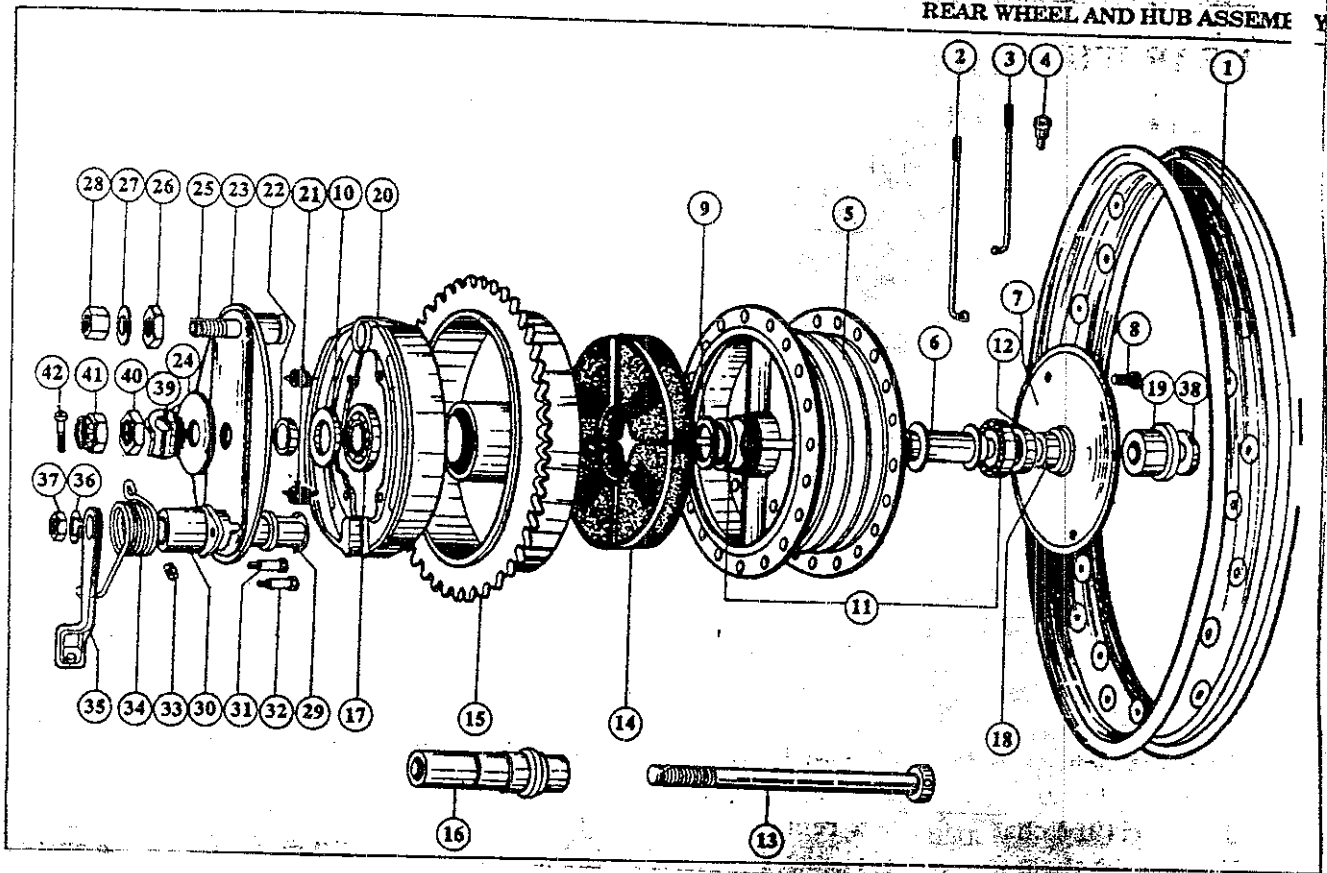
4. ΕΜΟΝΤΑΡΙΣΜΑ ΤΡΟΧΟΥ

Βγάλε τον τροχό. Βγάλε το αριστερό παξιμάδι του άξονα έτσι που να βγει μετά ολόκληρο το κάλυμμα του φρένου με το γρανάζι, ταμπούρο, έκκεντρο, πείρους και ελατήρια επίστροφής. Αφού χωριστούν το κάλυμμα από από το γρανάζι, ξεβίδωσε το παξιμάδι της κόντρας καθώς και το παξιμάδι του λεβιέ λειτουργίας. Τώρα οι σιαγώνες, τα ελατήρια, ο άξονας-πέιρος και το έκκεντρο μπορούν να απομακρυνθούν από το κάλυμμα ξεβιδώνοντας τον πείρο και χτυπώντας με ματσόλα το άκρο του εκκέντρου. Τα ελατήρια τώρα αποσυνδέονται έτσι που όλο το σύστημα γίνεται κομματάκια.

Οι σιαγώνες πάνε ζευγάρι, είναι αυλακωμένες και έχουν πριτσίνια. Όταν βάζεις με πριτσίνια καινούριο υλικό τριβής βάλε πρώτα τα δυο κεντρικά πριτσίνια ώστε το υλικό να εφάπτεται τελείως στις σιαγώνες.

Για να βγάλεις τον κοντό άξονα (16) και τα ρουλεμάν από το ταμπούρο, αφού πρώτα έχεις αφαιρέσει το κάλυμμα (23), χτύπησε το έξω άκρο του άξονα με ματσόλα έτσι που αυτός να βγει έξω από το ρουλεμάν. Τώρα η τσιμούχα γράσσου (10) και τα ρουλεμάν (17) από το ταμπούρο μπορούν να βγουν το ένα μετά το άλλο.

REAR WHEEL AND HUB ASSEMBLY



- | | |
|--|--|
| 1. Ζάντα πίσω τροχού WM 2-19 | 22. Κολλάρο-αποστάτης καλύμματος |
| 2. Ακτίνα (πλευρά καλ. σκόνης (έξω)) | 23. Κάλυμμα φρένου |
| 3. Ακτίνα (πλευρά καλ. σκόνης (μέσα)) | 24. Κολλάρο-αποστάτης (πλευρά ταμπόρου) |
| 4. Βίδες ακτίνων | 25. Πείρος σιαγώνων |
| 5. Πλύμνη τροχού με κύλινδρο | 26. Παξιμάδι πείρου |
| 6. Κουζινέτο-αποστάτης | 27. Ροδέλα πείρου (απλή) |
| 7. Κάλυμμα σκόνης | 28. Παξιμάδι πείρου-κόντρας |
| 8. Βίδα καλύμματος | 29. Εκκεντρο λειτουργίας |
| 9. "O"-ring κυλίνδρου πλύμνης | 30. Κουζινέτο εκκέντρου |
| 10. Τάπα γράσσου (μικρή) | 31. Πείρος κουζινέτου εκκέντρου (μακρύς) |
| 11. Περιστροφικό ρουλεμάν | 32. Πείρος κουζινέτου εκκέντρου (κοντός) |
| 12. Τάπα γράσσου (μικρή) | 33. Παξιμάδι πείρου |
| 13. Άξονας τροχού (μακρύς) | 34. Ελατήριο αναφοράς |
| 14. Συνεμπλόκ από καουτσούκ | 35. Λεβιέ λειτουργίας |
| 15. Γρανάζι (38 δόντια) | 36. Ροδέλα λεβιέ |
| 16. Άξονας τροχού (κοντός) | 37. Παξιμάδι λεβιέ |
| 17. Ρουλεμάν (μεγάλο) | 38. Σαλίγκaros (Δεξιά) |
| 18. Κολλάρο-αποστάτης (πλευρά καλύμματος-μέσα) | 39. Σαλίγκaros (Αριστερά) |
| 19. Κολλάρο-αποστάτης (πλευρά καλύμματος-έξω) | 40. Παξιμάδι άξονα πλύμνης |
| 20. Υλικό τριβής (κολλημένο) | 41. Παξιμάδι άξονα τροχού |
| 21. Ελατήριο επαναφοράς | 42. Κοπίλια άξονα |

ΠΙΣΩ ΤΡΟΧΟΣ ΚΑΙ ΠΛΥΜΝΗ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΦΑΙΡΕΣΗΣ ΠΙΣΩ ΤΡΟΧΟΥ

Ο πίσω τροχός βγαίνει χωρίς να πειραχτεί το γρανάζι. Βάλε τη μηχανή στο πάτημα. Βγάλε την κοπίλια και το πρώτο παξιμάδι στη μεριά του γραναζιού. Βγάλε τον άξονα και τον αποστάτη από τη δεξιά μεριά. Τώρα μπορείς να βγάλεις τον τροχό από το γρανάζι και τα συνεμπλοκ. Σήκωσε τη μηχανή και βγάλε τον τροχό από το γρανάζι. Για τοποθέτηση αντίστροφη τη διαδικασία. Αλλά πρόσεξε τα μπουλνσώστά τα συνεμπλοκ.

5. ΣΥΝΕΜΠΛΟΚ

Τέσσερα μπλοκ από καουτσούκ εφαρμόζουν στις υποδοχές της πλύμνης του τροχού και τέσσερα ακτινικά πτερύγια υπάρχουν πίσω από το ταμπούρο, έτσι που να μεταφέρουν τις ροπές κίνησης και φρεναρίσματος και να ομαλοποιούν την τραχύτητα και ανωμαλία αυτών των ροπών.

Αν τα συνεμπλοκ φθαρούν σε σημείο που ο τζόγος στον τροχό να υπερβεί την 1/2" με 1", αυτά πρέπει να αλλαχτούν. Η κατάσταση των καουτσούκ μπορεί να ελεγχθεί βάζοντας την μηχανή στο πάτημα και πατώντας το φρένο να προσπαθήσεις να γυρίσεις τον τροχό.

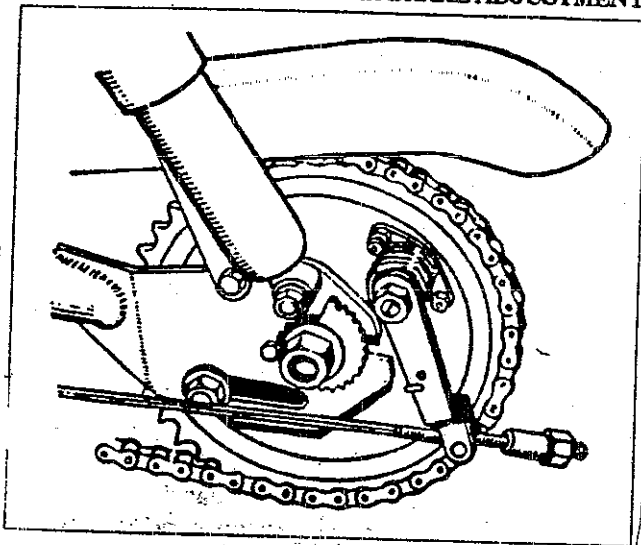
Τα καουτσούκ εφαρμόζουν στις υποδοχές της πλύμνης μέσω κουμπιών που υπάρχουν στα μπλοκ από καουτσούκ, έτσι που τα καουτσούκ να μένουν στη θέση τους όταν βγαίνει ο τροχός.

Για να βεβαιωθείς ότι υπάρχει διάκενο μεταξύ των εσωτερικών επιφανειών των ρουλεμάν και του πάτου των κοιλωμάτων πρώτα βάλε το γρασσαρισμένο ρουλεμάν στη μεριά του σινεμπλοκ στην πλύμνη έτσι που το ρουλεμάν να πάει στη θέση του και να είναι πρόσωπο με την κυρτή πλευρά. Μετά βάλε τον κυλινδρικό αποστάτη από το άλλο άκρο και πίεσε το δεύτερο ρουλεμάν και την τάπα γράσσου (μικρή).

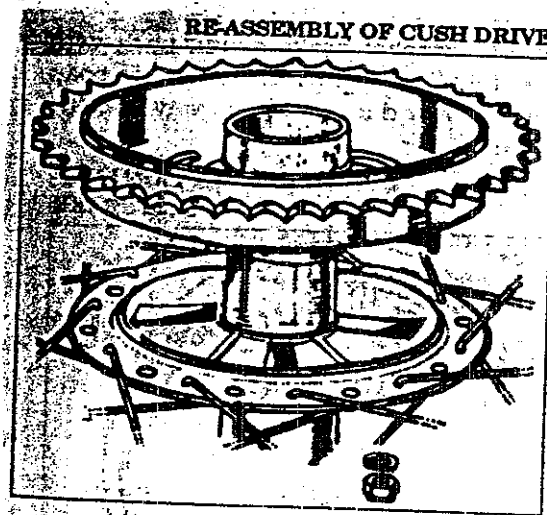
6 ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΡΟΥΛΕΜΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΥΜΝΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ

Η τοποθέτηση των ρουλεμάν στον πίσω τροχό είναι σημαντική όπως και στον εμπρός. Το ρουλεμάν από την πλύμνη μπορεί να αφαιρεθεί χρησιμοποιώντας μικρή ράβδο διαμέτρου 6 χιλ. Βάλε την ράβδο μέσα στο ρουλεμάν στο ένα άκρο και στη σχισμή που υπάρχει στα άκρα του κυλινδρικού αποστάτη των ρουλεμάν. Χτύπησε τη ράβδο με σφυρί ταυτόχρονα ακτινικά. Το άλλο ρουλεμάν μπορεί επίσης να βγει χτυπώντας το από την αντίθετη μεριά αφού αφαιρέσεις την τάπα γράσσου.

REAR BRAKE ADJUSTMENT



RE-ASSEMBLY OF CUSH DRIVE



Για να βάλεις τα ρουλεμάν στην πλύμνη χρησιμοποίησε τα δυο κοίλα εργαλεία PED 2011 και προχώρησε όπως παρακάτω.

7. ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗ

Βεβαιώσου ότι ο πείρος-άξονας του φρένου είναι καλά σφιχτός στο κάλυμμα και βάλε γράσσο στις εγκοπές του πείρου και στο έκκεντρο καθώς και στην κυλινδρική επιφάνεια του κουζινέτου εκκέντρου αν αυτή έχει αφαιρεθεί. Βάλε τον λεβιέ και τον άξονα περιστροφής στο πολύσφηνό σε θέση που να ρυθμίζεται η φθορά στο υλικό τριβής και ασφάλισε με το παξιμάδι. Ο βαθμός ρύθμισης μπορεί να κανονιστεί με το να μετακινήσεις το λεβιέ σε άλλη σφήνα.

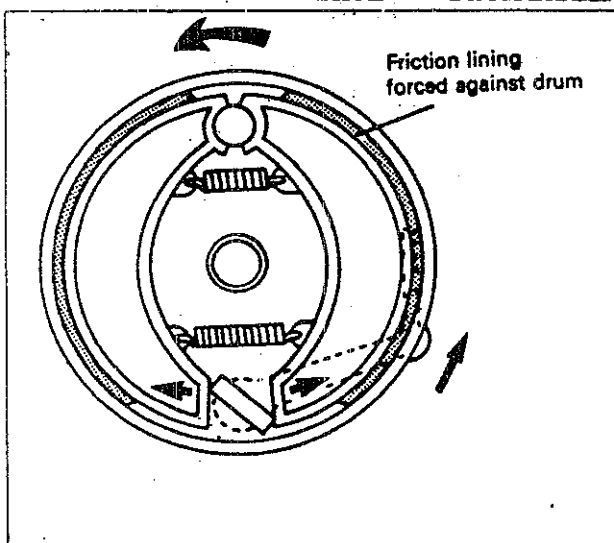
Σημείωσε ότι οι τρύπες των μπουλονιών στο κάλυμμα του φρένου είναι μεγάλες έτσι που να επιτρέπουν στις σιαγόνες να είναι κεντραρισμένες στο ταμπούρο. Στα πίσω φρένα η θέση του εκκέντρου πρέπει να έχει τζόγο αλλά οι σιαγόνες πρέπει να κεντραριστούν αφήνοντας μόλις ξέσφιχτες τις βίδες. Το κάλυμμα του φρένου με τις σιαγόνες πρέπει τότε να μπει στον άξονα μέσα στο ταμπούρο και το φρένο μπαίνει όσο δύσκολα είναι δυνατό μέσω του λεβιέ λειτουργίας. Αυτό θα κεντράρει τις σιαγόνες στο ταμπούρο. Η βίδα τότε πρέπει να σφιχτεί και να σιγουρευτεί με τα παξιμάδια. Αν οι σιαγόνες δεν κεντραριστούν σωστά, το φρένο θα είναι αναποτελεσματικό ή πολύ σκληρό, ανάλογα από το ποιο τακάκι κάνει πρώτο επαφή με το ταμπούρο. Με το ταμπούρο και τις σιαγόνες σωστά κεντραρισμένα

και τις βίδες του κουζινέτου του εκκέντρου σωστά σφιγμένες, η φθορά στις σιαγόνες θα είναι περίπου ίδια.

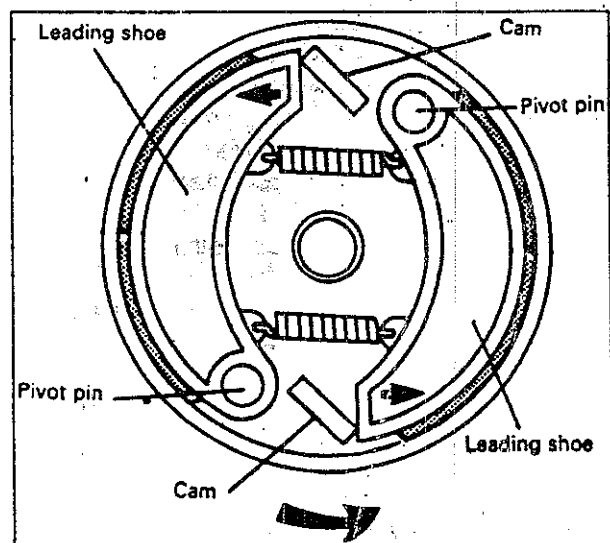
Πριν βάλεις τα ρουλεμάν στην πλύμνη καθώς και το ταμπούρο, γέμισέ τα με σχεδόν βαρύ σαπούνι ασβεστίου ή γράσσο σαπουνιού αλουμινίου. Η χρήση H.M.P. γράσσου που έχει βάση σαπουνιού σόδας δεν συνιστάται καθώς τείνει

να γίνει ελαφρά διαβρωτικό αν κάποια φουσαλίδα περάσει στην πλύμνη. Ο τροχός είναι τώρα έτοιμος να τοποθετηθεί στην μοτοσυκλέτα.

OPERATION OF A SINGLE LEAD SHOE — DRUM BRAKE



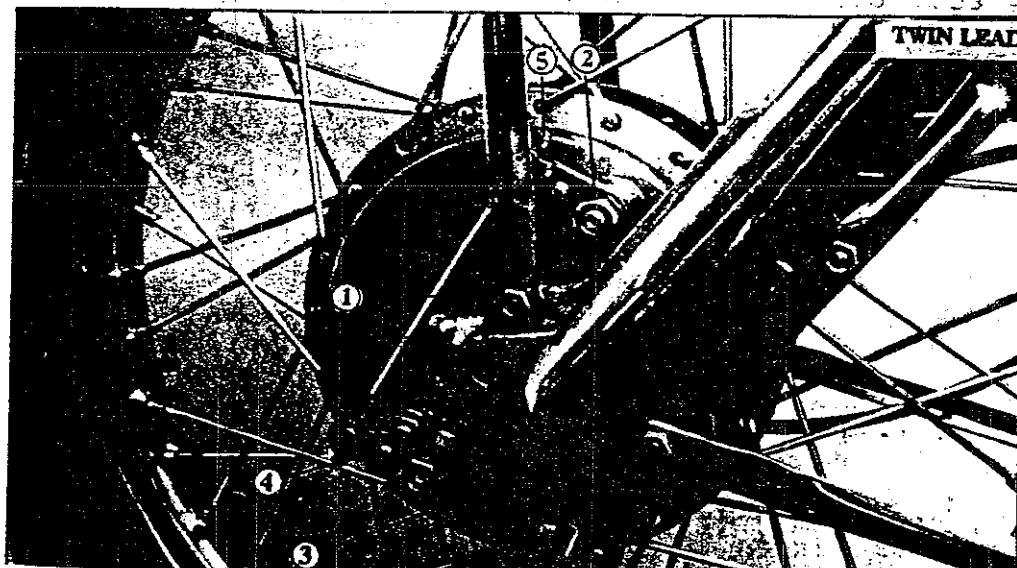
OPERATION OF A TWIN LEAD SHOE — DRUM BRAKE



8. ΜΠΡΟΣΤΙΝΟ ΦΡΕΝΟ ΔΙΠΛΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Το φρένο διπλής οδήγησης έχει σιαγόνες με κολλημένο υλικό τριβής διαμέτρου 7" (117 χιλ.)

Αν το φρένο είναι αναποτελεσματικό ή η αίσθηση στη μανέτα είναι σπογγώδης πρέπει να ακολουθηθεί η παρακάτω διαδικασία για τη ρύθμισή του



TWIN LEADING BRAKE ARRANGEMENT

1. LINK ROD
2. F/B OPERATING LEVER (SHORT)
3. F/B OPERATING LEVER (LONG)
4. L/ROD TRUNION NUT (RH)
5. L/ROD TRUNION NUT (LH)

9. ΡΥΘΜΙΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΤΡΟΧΟ ΕΚΤΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Πιάσε τον τροχό σε μέγερνη κρατώντας τον άξονα με μαλακές σιαγόνες για να μην καταστραφεί το σπείρωμα. Βγάλε το κάλυμμα του φρένου ξεβιδώνοντας το παξιμάδι και βγάλε το ταμπούρο και τις σιαγόνες.

Μάρκαρε τέσσερα πέντε σημάδια με κιμωλία καταπλάτος και των δύο σιαγόνων, βάλε το κάλυμμα στον τροχό και σφίξε το γερά με το παξιμάδι. Τράβηξε τους λεβιέδες ώστε οι σιαγόνες να σφίξουν ελαφρά στο ταμπούρο και γύρισε τον τροχό με τη φορά της κίνησης (ανάποδα απ' το ρολόι κοιτώντας

απ' το άκρο του ταμπούρου). Βγάλε το κάλυμμα και παρατήρησε τα σημάδια. Αν οι επαφές είναι ομοιόμορφες, τα σημάδια θα έχουν σβήσει ομοιόμορφα. Αν το σημάδι σε μια πλευρά δεν έχει σβήσει, αυτό δείχνει ότι η σιαγόνα πρέπει να μετακινηθεί προς την μεριά του ταμπούρου μέσω της ρύθμισης που υπάρχει. Για παράδειγμα, αν η σιαγόνα που στηρίζεται στο έκκεντρο που

είναι συνδεδεμένο με τον κοντό λεβιέ, τότε η σιαγόνα πρέπει να μετακινηθεί προς τα έξω προς την μεριά του ταμπούρου. Γι' αυτή τη ρύθμιση

ξαναβάλε το κάλυμμα κρατώντας τελείως πατημένο τον μακρύ λεβιέ κατά τη διεύθυνση λειτουργίας και κατόπιν:

Ξεβίδωσε τα δυο παξιμάδια που υπάρχουν στα δυο άκρα της ράβδου και γύρισε την ράβδο τόσο που να μετακινήσει τον κοντό λεβιέ περισσότερο προς την μεριά της διεύθυνσης λειτουργίας π.χ. προς τον μακρύ λεβιέ. ("ελέγξε τα παξιμάδια για αριστερό ή δεξί σπείρωμα). Σταμάτησε τις ρυθμίσεις όταν οι σιαγόνες έχουν μετακινηθεί και αγγίζουν το ταμπούρο πράγμα το οποίο μπορεί να γίνει αισθητό καθώς κάνεις την ρύθμιση μέσω της ράβδου.

Κατόπιν σφίξε τα δυο παξιμάδια της ράβδου (αριστερό και δεξί σπείρωμα)

Η εξωτερική επιφάνεια της ράβδου έχει τα σημάδια "L" & "R". Αν τα σημάδια προς την μεριά του μεγαλύτερου λεβιέ δεν έχουν σβήσει ακολουθήσε τον παραπάνω τρόπο με την αντίστροφη διαδικασία κάνοντας βέβαιο ότι και οι δυο σιαγόνες εφάπτονται στο ταμπούρο ομοιόμορφα

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

1. Η ράβδος έχει αρ/φο και δεξ/φο σπείρωμα για την παραπάνω ρύθμιση. Έτσι που σε κάθε άκρο πρέπει να μπαίνουν οι σωστοί άξονες περιστροφής και παξιμάδια.
2. Οι ρυθμίσεις της ράβδου χρησιμοποιούνται για να μαζέθουν την φθορά των σιαγόνων αποφέθγοντας έτσι κόλλημα των λεβιέ.
3. Κάθε υπερβολικός τζόγος στην ντίζα ρυθμίζεται από τους ρυθμιστές της ντίζας.

ΠΡΟΣΟΧΗ

1. Αν χρειαστεί βοήθεια ρώτα το εξουσιοδοτημένο συνεργείο.
2. Κάθε κακή ρύθμιση σ' αυτό το σύστημα επενεργεί στον παράγοντα ασφάλεια.

ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗ ΤΡΟΧΟΥ

Σημείωσε ότι ο τροχός δεν είναι βέβαιο ότι θα είναι τέλεια ευθυγραμμισμένος αν χρησιμοποιούνται οι ίδιες εγκοπές και στα δυο έγκεντρα ρύθμισης. Έτσι δεν είναι αρκετό να μετρήσεις τις εγκοπές και να χρησιμοποιείς την ίδια θέση στα δυο άκρα της μηχανής. Ο μόνος τρόπος για να είναι σίγουρα ευθυγραμμισμένοι οι τροχοί, είναι να ελέγξεις την ευθυγράμμιση από τον εμπρός τροχό προς τον πίσω χρησιμοποιώντας νήμα ή ίσια ράβδο. Η ευθυγράμμιση πρέπει να ελέγχεται και στις δυο πλευρές της μηχανής.

Συνηθίζεται η ευθυγράμμιση των τροχών να ελέγχεται περίπου 6" απ' το έδαφος αλλά, αν ο έλεγχος γίνεται προς το πάνω μέρος των τροχών, μπορεί να εξακριβωθεί αν το πλαίσιο έχει παραμορφωθεί πράγμα που έχει σαν αποτέλεσμα ο ένας τροχός να έχει κλίση ενώ ο άλλος είναι κατακόρυφος. Για να γίνει αυτό πρέπει να βγουν τα φτερά και εκτός αν υπάρχει κατάλληλη διαμορφωμένη ράβδος πρέπει να βγουν ο κύλινδρος η μπαταρία το κουτί εργαλείων κλπ.

FENIKA

1. ΖΑΝΤΕΣ

Οι ζάντες των τροχών είναι WM 2-19" με 40 τρύπες για τις ακτίνες.

2. ΑΚΤΙΝΕΣ

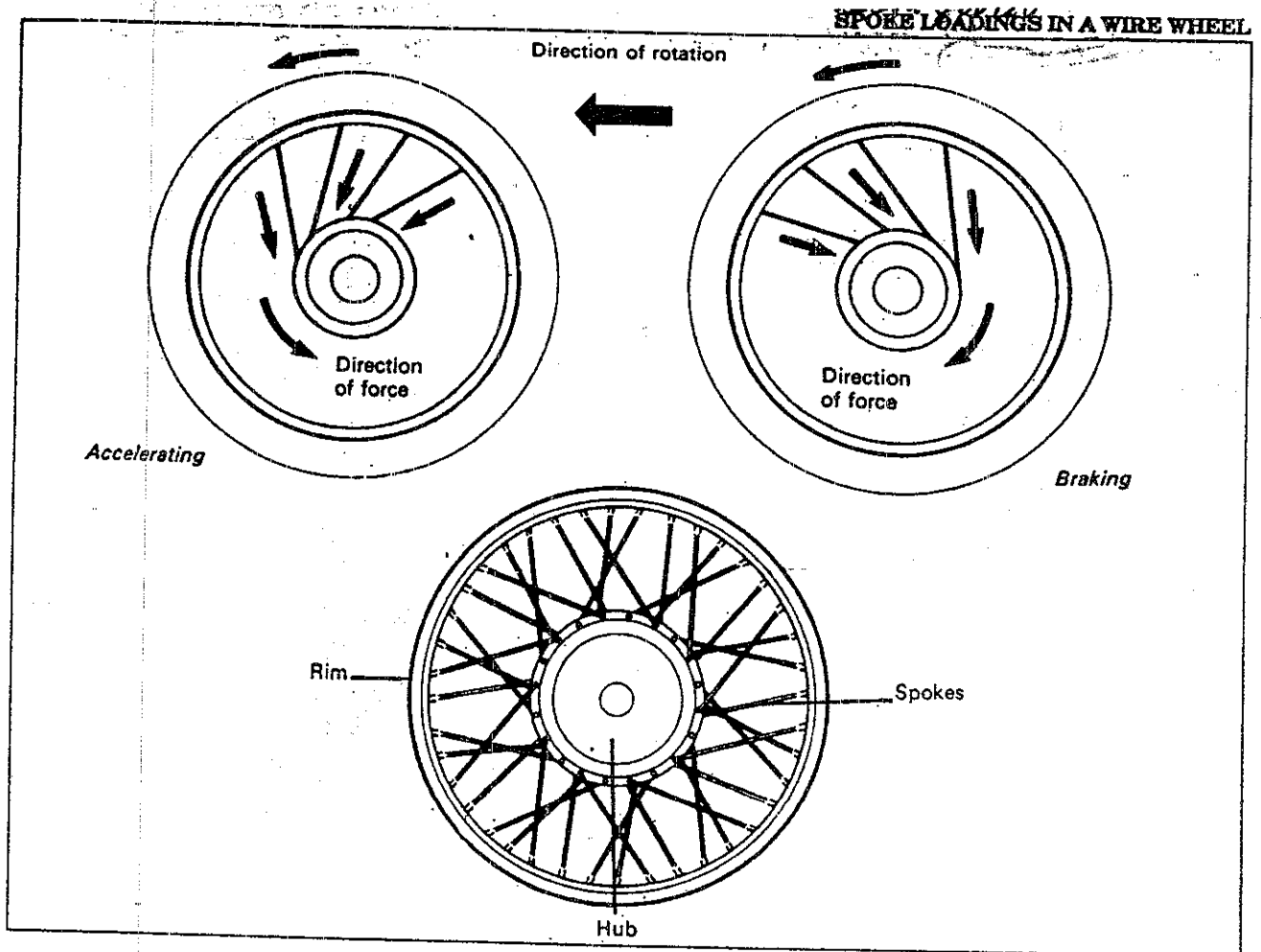
Οι ακτίνες είναι απλού τύπου διαμέτρου 4χιλ. με κεφάλια αντίθετα γυρισμένα σε γωνία 90°, γωνία κλίσης 80-95°, διάμετρο σπειρώματος

4,4 χιλ. X 0,7 ύψος σπειρώματος, μήκος 170 χιλ. για τον πίσω τροχό και 165 χιλ. για τον εμπρός.

3. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΑΚΤΙΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗ

Οι ακτίνες είναι πλεγμένες με τέτοιο τρόπο που ο τροχός πρέπει να φτιαχτεί κεντρικά σε σχέση με τις εξωτερικές επιφάνειες των κολλάρων-αποστατών τα οποία τοποθετούνται ανάμεσα στα άκρα του ψαλιδιού. Η ζάντα πρέπει να ευθυγραμμιστεί όσο γίνεται πιο σωστά, το μέγιστο επιτρεπτό όριο πλάγια ή κυκλικά να είναι πάνω κάτω 1/32 (0,7937 χιλ.).

Το μυστικό για να διορθώσεις το μπλέξιμο είναι οι εξωτερικές και εσωτερικές ακτίνες από την στεφάνη να έχουν κλίση στην αντίθετη κατεύθυνση όπως φαίνεται στο σχέδιο. Οι ακτίνες είναι στην αντίθετη κατεύθυνση προς τις εσωτερικές δύο ακτίνες. Σε ένα γκρουπ από τέσσερις πλεγμένες ακτίνες, οι εσωτερικές ακτίνες της κάθε στεφάνης έχουν κλίση στην αντίθετη κατεύθυνση από τις δυο εξωτερικές ακτίνες του επόμενου γκρουπ των τεσσάρων ακτίνων κλπ.



4. ΛΙΠΑΝΣΗ

Τα ρουλεμάν των τροχών λιπαίνονται με γράσσο κάθε 10.000 χμ. αφού αποσυναρμολογήσεις την πλύμνη και δεν απαιτούν παραπέρα φροντίδα.

5. ΕΛΑΣΤΙΚΑ

Τα λάστιχα είναι 3.25.19" για το εμπρός και 3.50.19" για το πίσω.

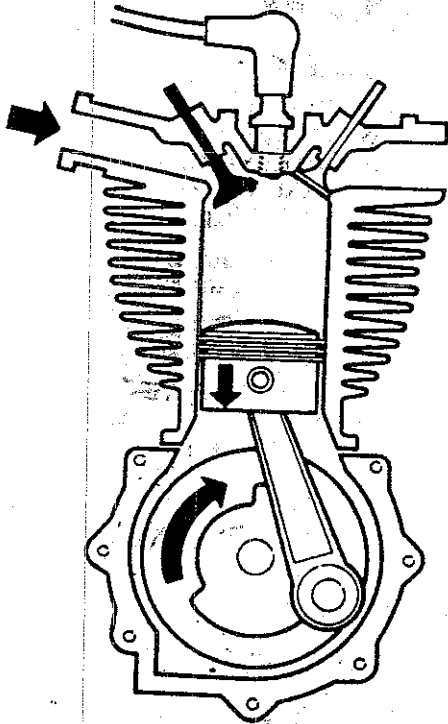
Για να βγάλεις το λάστιχο πάντα ξεκίνα κοντά στην βαλβίδα και πρόσεξε η ακμή στο άλλο άκρο να μπει μέσα στο αυλάκι της ζάντας.

Όταν ξαναβάξεις το λάστιχο βάλε το κομμάτι με την βαλβίδα τελευταίο πάλι με την απέναντι ακμή μέσα στο αυλάκι της ζάντας.

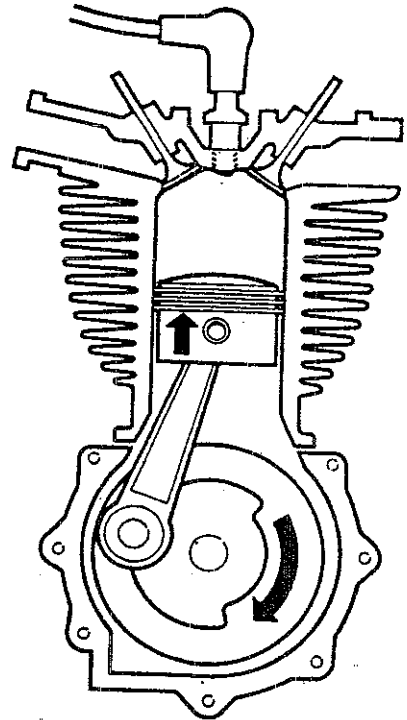
Αν ακολουθήσεις την σωστή μέθοδο θα δεις πως τα λάστιχα βγαίνουν εύκολα

με τους μικρούς λεβιέδες. Η χρήση μεγάλων λεβιέ ή υπερβολική δύναμη είναι υπεύθυνες για την καταστροφή των τοιχωμάτων του ελαστικού. Μετά το φούσκωμα βεβαιώσου ότι το λάστιχο πατάει ομοιόμορφα στην ζάντα. Μια γραμμή στο τοίχωμα του ελαστικού δείχνει αν αυτό πατάει σωστά στην ζάντα.

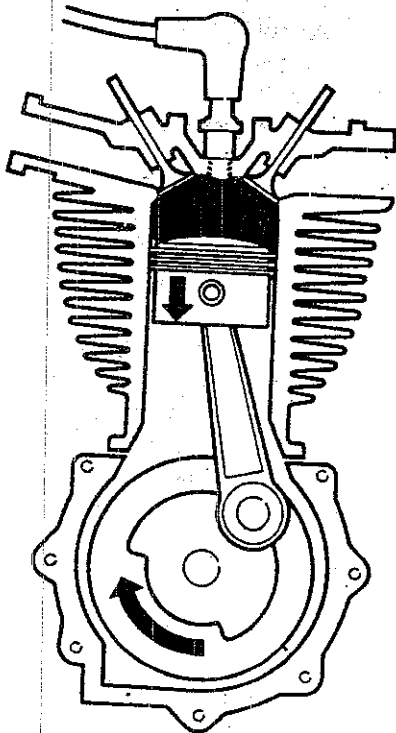
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΕΤΡΑΧΡΟΝΟΥ ΚΙΝΗΤΗΡΑ



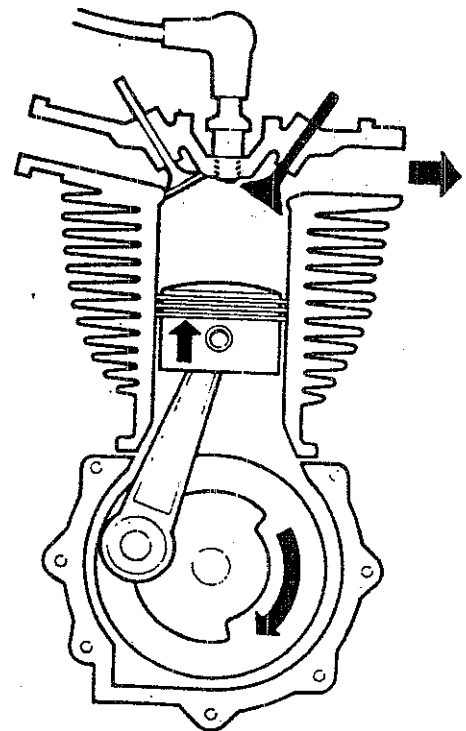
ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Καθώς το πιστόνι κατεβαίνει η βαλβίδα εισαγωγής ανοίγει, αφήνοντας το μίγμα αέρα/βενζίνης να μπει κατευθύναν στον θάλαμο καύσης



ΣΥΜΠΙΕΣΗ: Το πιστόνι αρχίζει να ανεβαίνει με τις δυο βαλβίδες κλειστές. Το μίγμα συμπιέζεται.



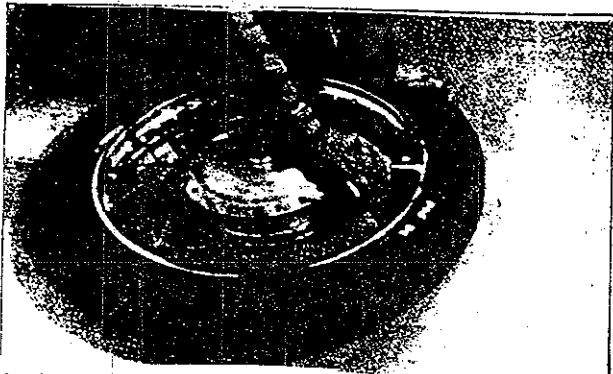
ΑΝΑΦΛΕΞΗ: Το μπουζί αναφλέγει το συμπιεσμένο μίγμα, ωθώντας το πιστόνι προς τα κάτω.



ΕΞΑΓΩΓΗ: Η βαλβίδα εξαγωγής ανοίγει για να επιτρέψει στα καμμένα αέρια να βγουν μέσα από την εξάτμιση.

ΕΞΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΛΑΣΤΙΚΟΥ

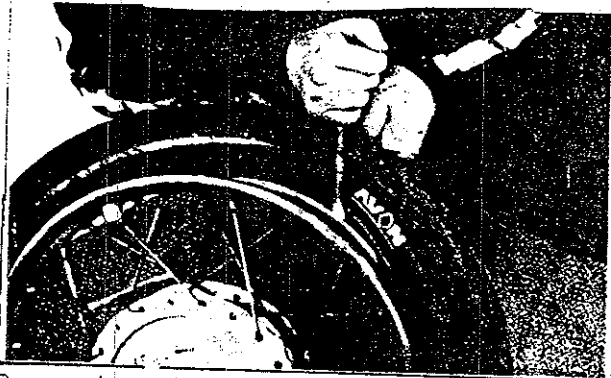
1. Μερικές φορές θα χρειαστεί να αλλάξεις ελαστικά ή από σκάσιμο ή λάγγω αλλαγής τους. Αν ακολουθήσεις αυτούς τους απλούς κανόνες θα είναι εύκολο.
2. Για να βγάλεις το λάστιχο, πρώτα βγάλε τον τροχό. Ξεφούσκωσε το λάστιχο βγάζοντας την βαλβίδα, πέρασε την μια πλευρά να μπει μέσα στην ζάντα, βγάλε την βίδα και πέρασε την βαλβίδα μέσα στο λάστιχο.
3. Βάλε ένα λεβιέ κοντά στην βαλβίδα και σήκωσε το ελαστικό πάνω από τη ζάντα. Δεν χρειάζεται πολύ δύναμη. Αν συναντάς αντίσταση σημαίνει ότι το ελαστικό δεν έχει μπει μέσα στο αυλάκι της ζάντας.
4. Όταν η μια πλευρά του ελαστικού βγει από την ζάντα τότε μπορείς να βγάλεις την σαμπρέλα.
5. Τώρα δουλεύοντας απ' την άλλη πλευρά θα βγάλεις τελείως το ελαστικό.
6. Αν υπάρχει σκάσιμο φούσκωσε τη σαμπρέλα και βάλτην σε νερό για να εντοπίσεις την τρύπα. Σημείωσε τη θέση της και ξεφούσκωσε την σαμπρέλα. Στέγνωσε το σημείο και καθάρισε την περιοχή με βενζίνη. Όταν στεγνώσει βάλε σολισιόν, περίμενε να στεγνώσει και κατόπιν βάλε το μπάλωμα.
7. Καλύτερα χρησιμοποίησε μπάλωμα αυτοβουλκανισμού. Μπορεί να χρειαστεί να βγάλεις το πάνω προστατευτικό κάλυμμα του μπαλώματος αφού το τοποθετήσεις. Μπορεί επίσης να χρειαστεί αυτοκόλλητο μπάλωμα για ικανοποιητικό κόλλημα.
8. Ψάξε την μέσα και έξω πλευρά του ελαστικού για να βεβαιωθείς ότι δεν υπάρχει τίποτα που να προκαλέσει καινούριο σκάσιμο.
9. Αν η σαμπρέλα έχει πολλά μπαλώματα ή αν η τρύπα είναι μεγάλη, καλύτερα να βάλεις καινούρια. Απότομο κλατάρωμα μπορεί να προκαλέσει ατύχημα.
10. Για να ξαναβάλεις την σαμπρέλα φούσκωσέ την λίγο όσο να αποτελεί ένα στερεό κύκλο. Μετά βάλε την στο λάστιχο. Βάλε το λάστιχο στον τροχό υπό γωνία και βάλε την βαλβίδα στην τρύπα της. Βιδώσε λίγο το παξιμάδι της ώστε να κρατιέται στην θέση της.
11. Αρχίζοντας απ' το απέναντι σημείο της βαλβίδας πέρασε το χείλος του ελαστικού πάνω απ' την ζάντα μέχρι να μπει στο αυλάκι μια πλευρά του ελαστικού.
12. Βεβαιώσου ότι δεν υπάρχει τράβηγμα στην βαλβίδα και ξανά ξεκίνα απέναντι απ' την βαλβίδα για να βάλεις την άλλη πλευρά στο αυλάκι. Τέλειωσε την εργασία κοντά στην βαλβίδα και πέρασε την μέσα. Αυτό θα απελευθερώσει την σαμπρέλα από πιθανό μάγκωμα στην ζάντα.
13. Βεβαιώσου ότι η σαμπρέλα είναι παντού ελεύθερη. Φούσκωσε την σαμπρέλα και δες αν το ελαστικό πατάει ομοιόμορφα στη ζάντα. Αν το ελαστικό δεν έχει πατήσει κάπου σωστά δοκίμασε να το φέρεις στη θέση του κάνοντας



Αφαίρεση ελαστικού: Ξεφούσκωσε την σαμπρέλα και βάλε λεβιέ κοντά στην βαλβίδα.



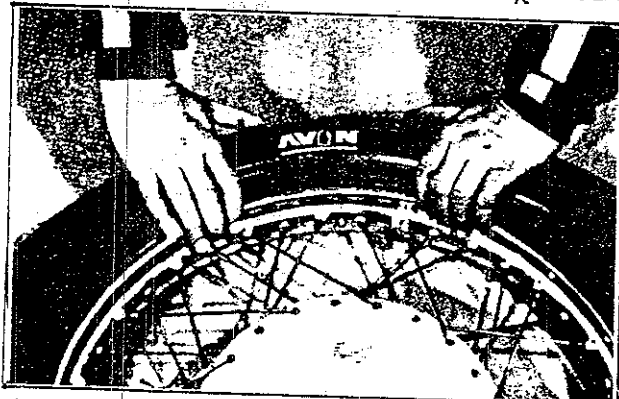
Χρησιμοποίησε δυο λεβιέ για να βγάλεις την μια πλευρά του ελαστικού απ την ζάντα.



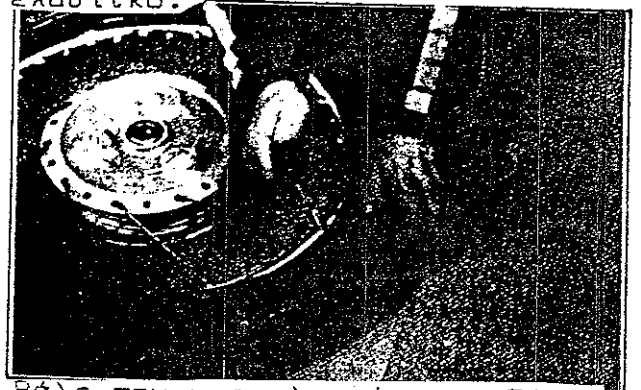
Όταν έχει βγει η μια πλευρά βγάλε το ελαστικό όπως δείχνεται.



Τοποθέτηση ελαστικού: Φούσκωσε την σαμπρέλα και βάλτην στο ελαστικό.



Ακούμπησε το ελαστικό στην ζάντα και βάλε την βαλβίδα στην τρύπα.



Βάλε την μια πλευρά στην ζάντα. Χρησιμοποίησε λεβιέ στο τελικό στάδιο.



Χρησιμοποίησε παρόμοια τεχνική απ την άλλη πλευρά τελειώνοντας στην περιοχή της βαλβίδας.



Πίεσε την βαλβίδα και την σαμπρέλα μέσα για να αποφύγεις μάγκωμα.

γκελ ενώ είναι φουσκωμένο. Μάλλον κάποιο σημείο δεν έχει μπει καλά στο αυλάκι.

14. Πάντα να έχεις την σωστή πίεση στα ελαστικά.

15. Η τοποθέτηση του ελαστικού ευκολύνεται με την χρήση πούδρας ή σαπουνιού αλλά αυτό προκαλεί σκουριά.

16. Βάζε πάντα τον ιμάντα που υπάρχει στο κέντρο της ζάντας. Αν αυτός λείπει τα άκρα των ακτίνων θα προκαλέσουν φθορά στην σαμπρέλα.

17. Ποτέ μην βάζεις ελαστικό με κατεστραμένο πέλμα ή πλαϊνά, είναι επικίνδυνο.

18. Οι βαλβίδες σπάνια δημιουργούν προβλήματα αλλά είναι καλύτερα να την ελέγξεις για διαρροή πριν βγάλεις το ελαστικό. Μην ξεχνάς να βάζεις την τάπα που αποτελεί δεύτερη ασφάλεια. Αυτό είναι απαραίτητο στις μηχανές υψηλής απόδοσης όπου η φυγόκεντρος δύναμη μπορεί να προκαλέσει διαρροή στην βαλβίδα και το λάστιχο να κλατάρει χωρίς προειδοποίηση.

ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ ΑΝΑΦΛΕΞΗ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Το Α. C . σύστημα φώτων-ανάφλεξης αποτελείται από επτά κυρία σημεία.
1. Γεννήτρια (με στάτορα και ρότορα). 2. Ανορθωτή-ρυθμιστή (ηλεκτρονικό).
3. Πηνίο ανάφλεξης. 4. Πλατίνες με αυτόματο ρυθμιστή χρονισμού. 5. Διακόπτη φώτων. 6. Διακόπτη ανάφλεξης. 7. 12Βολτη μπαταρία.

Κάτω από κανονικές συνθήκες κίνησης, η ηλεκτρική ενέργεια από τον ανορθωτή πέρναι μέσω της μπαταρίας από την γεννήτρια. Ο βαθμός της φόρτισης εξαρτάται από την θέση του διακόπτη φώτων. Όταν δεν ανάβουν τα φώτα, το ρεύμα της γεννήτριας φτάνει για να φορτίζει σιγά-σιγά την μπαταρία. Όταν ανάβουν τα φώτα, το ρεύμα αυξάνεται ανάλογα.

2. ΓΕΝΝΗΤΡΙΑ

Η γεννήτρια αποτελείται από τον στάτορα και τον ρότορα. Ο στάτορας φέρει τρία ζευγάρια πηνίων εν σειρά ενωμένα. Ο ρότορας είναι ένας πεπερασμένος μαγνήτης. Ο στάτορας και ο ρότορας μπορούν να χωριστούν χωρίς να χρειάζεται να τοποθετήσεις μαγνητικά άγκιστρα στους πόλους του ρότορα. (βλέπε οδηγίες στο αντίστοιχο κεφ.)
Καθώς γυρίζει ο ρότορας, κανονίζει και επαναλαμβάνει αναστροφές της ροής που συμβαίνουν στους πυρήνες των πηνίων. Αυτές οι γραμμές κόβουν τις σπείρες του πηνίου και παράγουν εναλλασσόμενο ρεύμα σε αυτά τα πηνία.

Εξωτερικές ενώσεις μεταφέρουν αυτό το ρεύμα στον ανορθωτή.

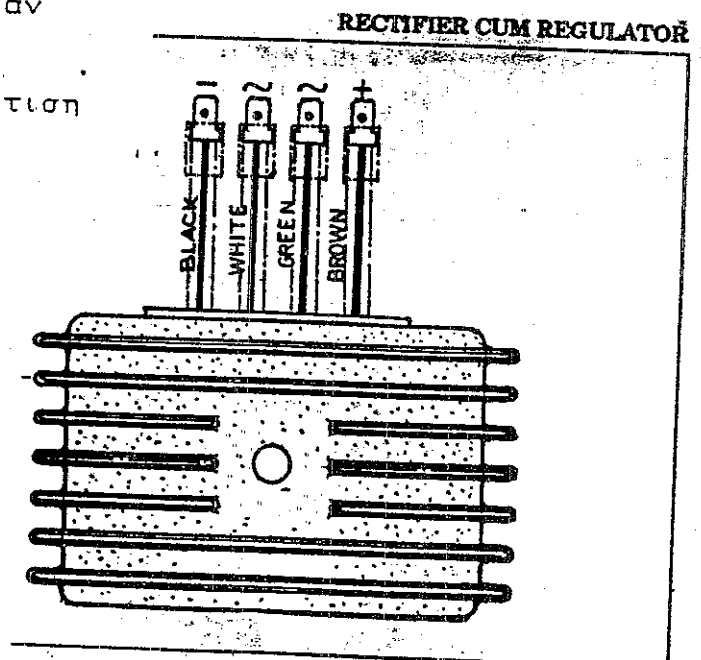
3. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΟΡΘΩΤΗ

Τα πηνία της γεννήτριας είναι κατευθειαν ενωμένα με τα ΑC άκρα του ανορθωτή. Ο ανορθωτής ελέγχει το φορτίο της μπαταρίας και ρυθμίζει την παρούσα φόρτιση της μπαταρίας σύμφωνα με την προκαθορισμένη περιοχή (ανάμεσα σε 13,8 & 14,6 Βόλτ).

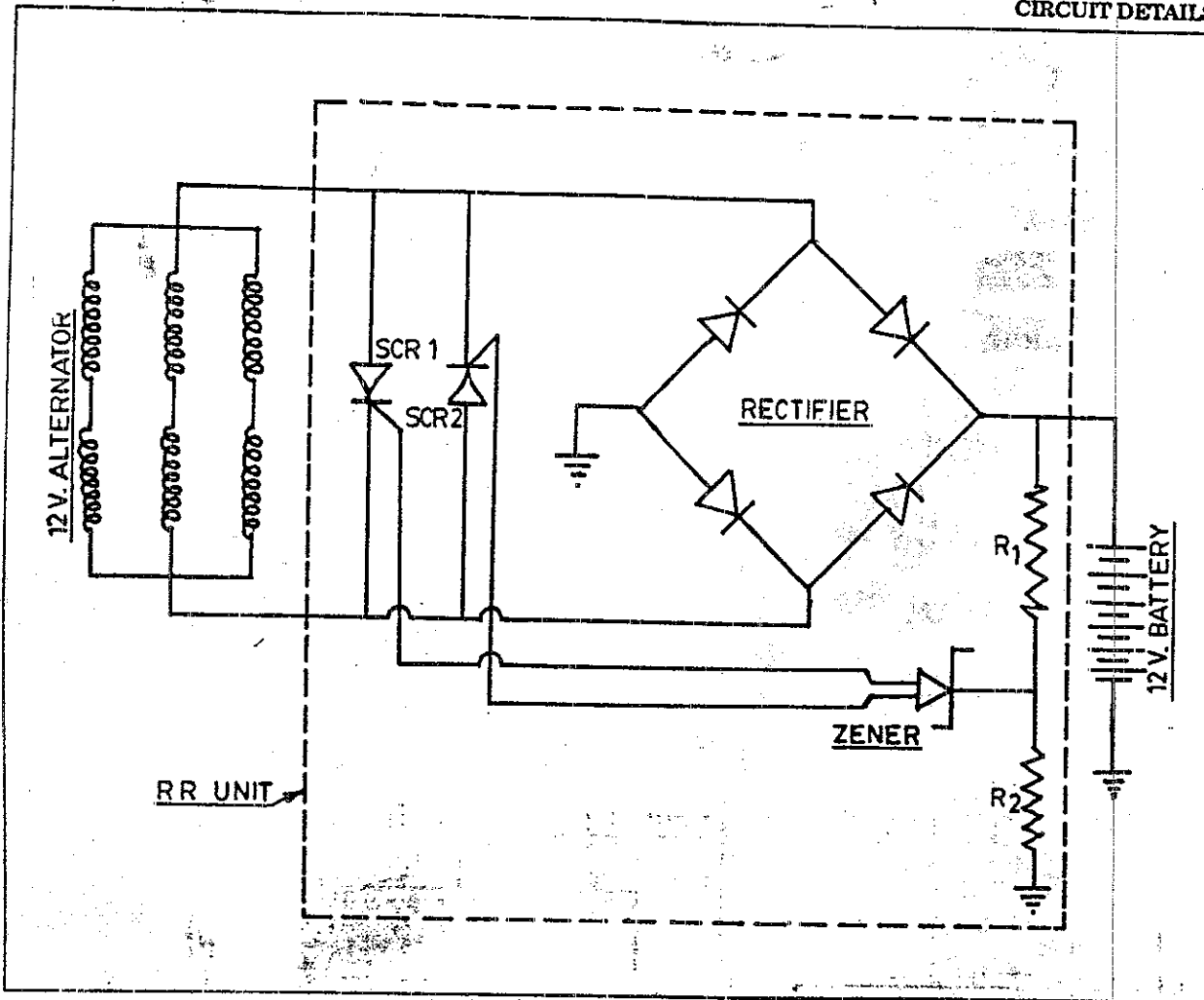
Κατά την διάρκεια οδήγησης την ημέρα: Μόνο το φορτίο της ανάφλεξης υπάρχει. Η φόρτιση της μπαταρίας ανεβαίνει γρήγορα και ο ανορθωτής αρχίζει να ρυθμίζει την παρούσα φόρτιση. Όταν ανάψουν τα φώτα το φορτίο της μπαταρίας πέφτει και ο ρυθμιστής αφήνει περισσότερο ρεύμα να πάει στην μπαταρία για φόρτιση. Έτσι ο ανορθωτής διατηρεί την φόρτιση της μπαταρίας σύμφωνα με τις προκαθορισμένες τιμές και σύμφωνα με το φορτίο και τις στροφές του κινητήρα.

4. ΑΝΟΡΘΩΤΗΣ-ΡΥΘΜΙΣΤΗΣ

Ο ρυθμιστής χρησιμοποιείται για να μετατρέπει το εναλλασσόμενο σε συνεχές ρεύμα για την φόρτιση της μπαταρίας και δεν χρειάζεται φροντίδα εκτός από το να είναι πάντα οι επαφές καθαρές και καλά συνδεδεμένες. Οι βίδες του ανορθωτή να είναι πάντα σφιχτές. Είναι



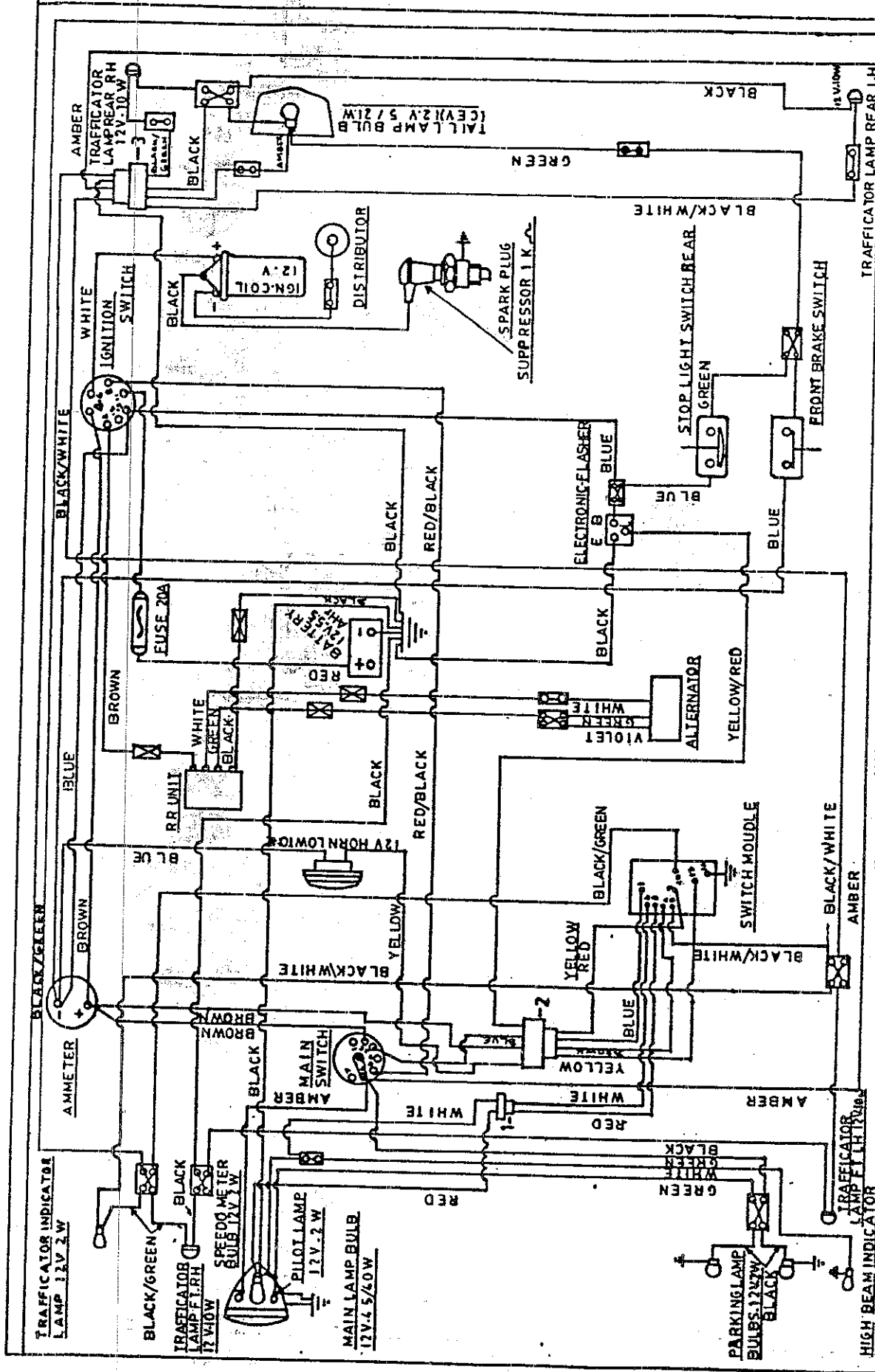
CIRCUIT DETAILS



απαραίτητο να υπάρχει καλός αερισμός και η θέση του να μην αλλάζει.

5.ΕΛΕΓΧΟΣ ΡΟΥΤΙΝΑΣ

Τίποτα περισσότερο από καθαριότητα και καλές συνδέσεις. Αν ο στάτορας, ο ρότορας ή το πίσω μέρος του καπακιού της πρωτεύουσας αλυσσίδας μετακινηθούν τότε το διάκενο μεταξύ ρότορα και στάτορα πρέπει να ξαναμπει στο λιγότερο 0,006" (0,1524 χιλ.). Το πηνίο ανάφλεξης είναι κάτω από τη σέλα. Πρέπει να είναι καθαρό και οι επαφές σφιγμένες. Όταν το μπουζοκαλώδιο έχει φθορά πρέπει να αλλάξει.



12. V. WIRING DIAGRAM
(WITH COUPLER)
MODEL BULLET (EXPORT) 350 & 500CC

SWITCH MODULE
14.2. HIGH BEAM
14.3. LOW BEAM
8.89. TRAFFICATOR R.H.
9.810. TRAFFICATOR L.H.
14. HORN

MAIN SWITCH
1. P. 4 5 & 6
2. OFF 3 4 & 6
3. H. HEAD LAMP 2 3 & 6
IGNITION CUM BATTERY CUT OFF
1. IGNITION (2, 4, 11, 13)
2. PARKING (8, 11) (2, 4, 15)

TWO WAY CONNECTOR
SNAP ON CONNECTOR
EARTH

2 X 2.8 COUPLER 1 NO.
4 X 2.8 COUPLER 2 NOS.
6.3 mm LUCAR CONNECTOR

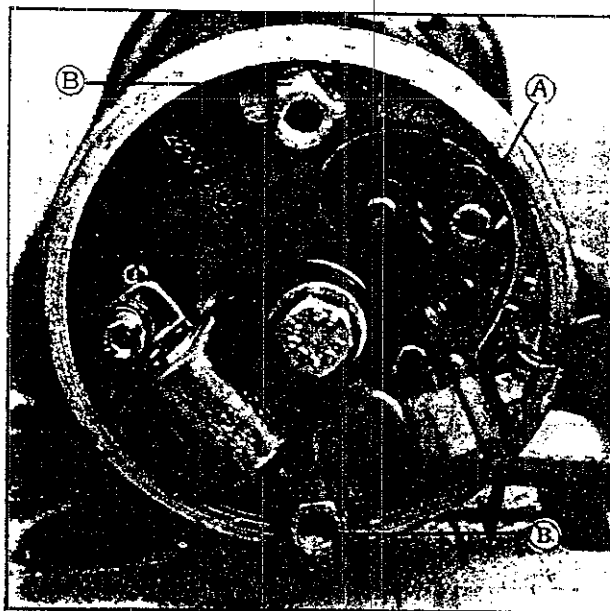
THE ENFIELD INDIA LTD.
MADRAS.

6. ΠΛΑΤΙΝΕΣ

Οι πλατίνες πρέπει να ελέγχονται κάθε 10.000 χμ. Για να ρυθμίσεις το διάκενο γύρω από τη μηχανή μέχρι οι επαφές να ανοίξουν τελείως και βάλε βίδες 0,35-0,40 χιλ. (0,014"-0,16") ανάμεσα στις επαφές.

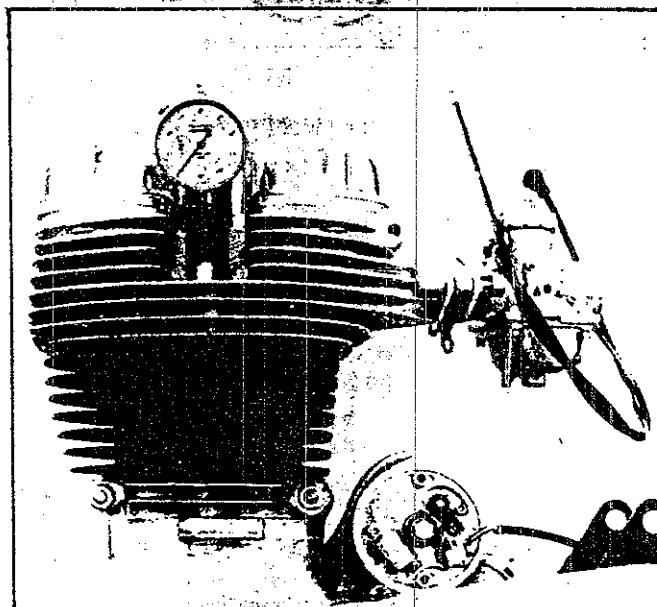
Ξεβιδώσε τη βίδα (Α) που στηρίζει τις επαφές και ρύθμισε τη θέση τους μέχρι το διάκενο να είναι το λιγότερο στο φίλερ και σφίξε τη βίδα. Αν το διάκενο είναι σωστό το φίλερ θα γλιστράει 1σα-1σα ανάμεσα.

CONTACT POINTS



Για να ελέγξεις ή να ρυθμίσεις τον χρονισμό της ανάφλεξης γυρίσε τον κινητήρα με τη φορά της κίνησης μέχρι οι επαφές μόλις αρχίσουν να ανοίγουν. (Ο καλύτερος τρόπος για ελέγξεις το άνοιγμα των επαφών είναι να γυρίσεις το διακόπτη της ανάφλεξης και να γυρίσεις τον κινητήρα αρχά μέχρι που η βελόνα του Αμπερόμετρου μόλις να επανέλθει στην κεντρική της θέση). Η να γίνει με μπαταρία και λαμπάκι. Έλεγε τώρα τη θέση του πιστονιού που πρέπει να είναι 0,9 χιλ. πριν το Α.Ν.Σ. στη φάση συμπίεσης. Σ αυτή τη θέση ξεβιδώσε τις δυο βίδες (Β). Γύρνα τον κύριο δίσκο αριστερά για να επιταχύνεις ή δεξιά για να επιβραδύνεις την ανάφλεξη και ξανα-ρύθμισε το διάκενο των επαφών. Επανάλαβε τις δυο ρυθμίσεις μέχρι η θέση του πιστονιού και το διάκενο των επαφών να είναι στην προκαθορισμένη θέση.

TIMING - USING DIAL GAUGE



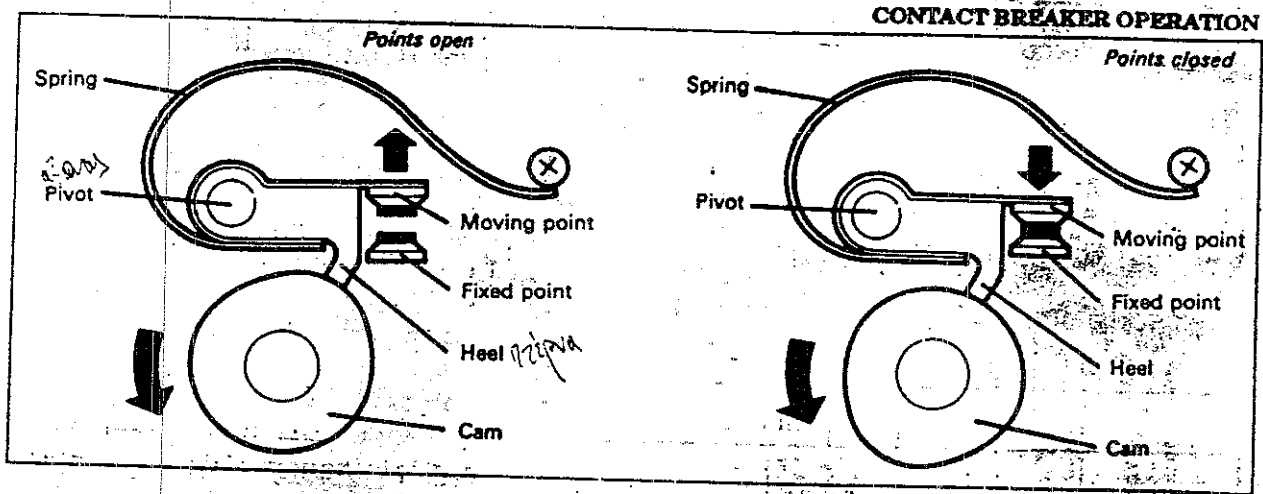
Η καλύτερη μέθοδος ρύθμισης είναι με βελόνη συμπίεσης για να βρεις την θέση του πιστονιού. Αυτό πρέπει να γινεί στα 10" με το πιστόλι στο Α.Ν.Σ. έτσι που όταν ο κινητήρας γυρίσει να βρει το ακριβές σημείο πριν το Α.Ν.Σ. Το ακριβές άνοιγμα των επαφών μπορεί να βρεθεί με λαμπάκι ρύθμισης. Μια λαμπίτσα ξονοεται στα δυο σημεία σε σειρά με μια μπαταρία. Το φορτίο από την μπαταρία θα περάσει από τις επαφές στο λαμπάκι που σβήνει όταν οι επαφές χωρίζονται αρκετά για να διακόψουν το κύκλωμα.

ΛΙΠΑΝΣΗ (ΚΑΘΕ 5.000 ΧΜ.)

Επάλειψε την επιφάνεια του εκκέντρου ελαφρά με γράσσο (ΟΧΙ λάδι). Βάλε μια σταγόνα λάδι στον άξονα των επαφών προσέχοντας να μην πάει στις επαφές.

ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΕΠΑΦΩΝ

Βγάλε το καπάκι των επαφών και έλεγξε αν είναι βρώμικες. Γυάλισέ τις με γυαλόχαρτο πολύ ψιλό και κατόπιν καθάρισε την περιοχή με πανί βρεμένο με βενζίνη.



7. ΜΠΑΤΑΡΙΑ

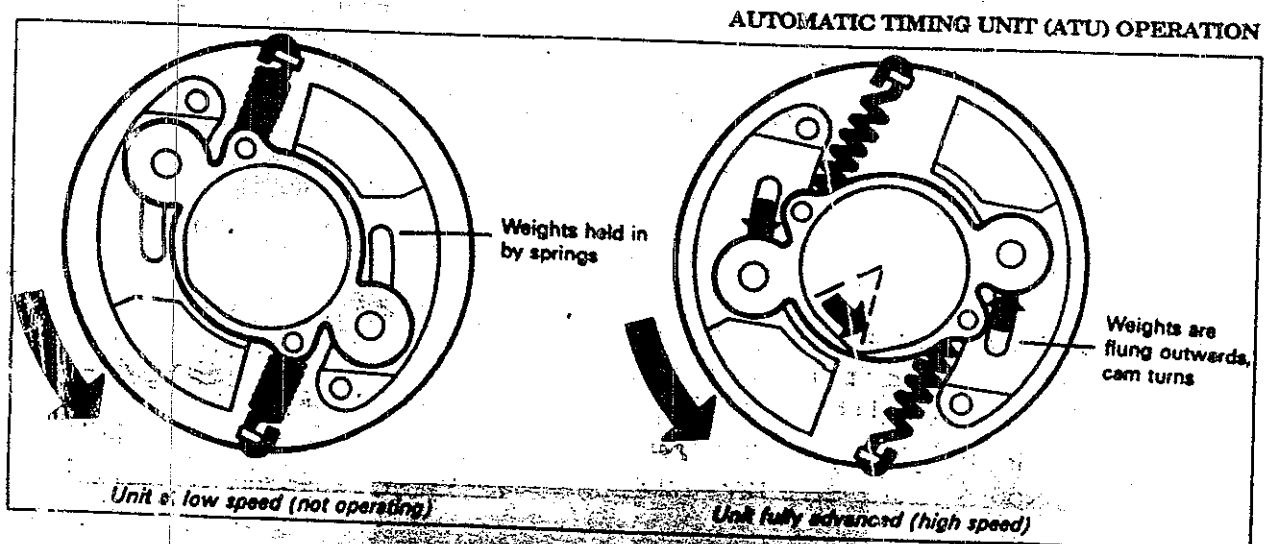
Κάθε εβδομάδα πρέπει να συμπληρώνουμε με απεσταγμένο νερό. Να μην συμπληρώνεις οξύ εκτός αν χύθηκε. Οι επαφές να είναι καθαρές και αλειμμένες με βαζελίνη, όχι γράσσο. Αν δεν είναι καθαρές θα προκαλέσουν πολλά προβλήματα. Προσοχή γιατί η διάβρωση εμφανίζεται εύκολα. Το επίπεδο φόρτισης φαίνεται από την πυκνότητα του ηλεκτρολύτη. Πυκνότητα 1270-1285

δείχνει καλά φορτισμένη μπαταρία ανώ αν η πυκνότητα είναι 1110-1130 δείχνει τελείως αφόρτιστη. Αν η πυκνότητα είναι κοντά στο 1110 η μπαταρία πρέπει να φορτιστεί σε εξωτερικό φορτιστή με κανονική φόρτιση των 0,5 A.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Αν η μπαταρία μένει πολύ ώρα με τα φώτα ανοιχτά χωρίς να δουλεύει ο κινητήρας, η μπαταρία θα αποφορτιστεί.

ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΧΡΟΝΙΣΜΟΣ

Βγάλε το καπάκι των πλατίνων και την πλάκα των πλατίνων και λίπανε το μηχανισμό.



8. ΕΜΠΡΟΣ ΛΑΜΠΑ

Το σύστημα περιλαμβάνει ένα συνδισασμένο κάτοπτρο και ένα συγκεντρωτικό φακό. Αυτή η κατασκευή βεβαιώνει ότι το κάτοπτρο και οι φακοί είναι διαρκώς προστατευμένοι έτσι που να κρατάνε την υψηλή ικανότητά τους για μεγάλο χρόνο. Μια προεστιασμένη λάμπα χρησιμοποιείται της οποίας τα νήματα είναι σε τέτοια θέση με το κάτοπτρο που να μη χρειάζεται εστίαση.

Η λάμπα έχει μεγάλο καπάκι και πατούρα ώστε να τοποθετείται ακριβώς στη θέση που πρέπει. Μια σχισμή στην πατούρα συνδέει με μια προεξαχθή στο μέσα μέρος της λάμπας που βρίσκεται στο πίσω μέρος του κατόπτρου.

Ένας μπαγιονετ αντάπτορας με ελατήρια-επαφές κρατάει τη λάμπα στη θέση της και φέρει και τις επαφές της.

Η εξωτερική επιφάνεια των φακών διευκολύνει τον καθαρισμό. Η εσωτερική επιφάνεια έχει φακούς που ορίζουν την διασπορά και διάταξη του φωτός στις υψηλές ταχύτητες.

Αν καταστραφούν το κάτοπτρο ή οι φακοί πρέπει να βάλεις καινούρια λάμπα.

Ξεβιδώσε τη βίδα στην κορυφή της στεφάνης του φαναριού. Βγάλε το μπροστινό στεφάνι μαζί με την λάμπα. Βγάλε τον αντάπτορα γυρνώντας αντίθετα απ' το ρολόι και τράβηξέ τον. Βγάλε την λάμπα από το πίσω μέρος του κατόπτρου. Αποσύνδεσε τα ελατήρια στήριξης της λάμπας και βγάλε την.

Στα τελευταία μοντέλα η λάμπα έχει επαφές **Lucar**. Βγάλε τις επαφές

βάλε την νέα λάμπα και ξαναβάλε τις επαφές. Οι λάμπες είναι "E" marked τύπου.

Βάλε τη νέα λάμπα στο δαχτυλίδι έτσι που η λέξη **TOP** στους φακούς να είναι σωστά τοποθετημένη. Όταν τοποθετήσεις την νέα λάμπα ξαναβάλε τα ελατήρια και βεβαιώσου ότι πατάνε σωστά (Η λάμπα είναι 12V -40/45Watts).

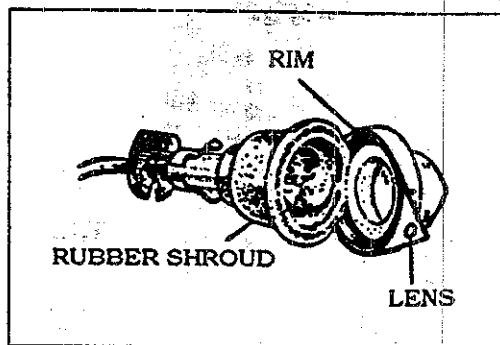
9. ΦΩΤΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ/ΦΩΤΑ ΚΟΝΤΕΡ

Πρόσβαση στις λάμπες πάρκινγκ επιτυγχάνεται βγάζοντας το δαχτυλίδι της λάμπας. Αυτό θα σπρώξει έξω το κάλυμμα που πιάνεται με μια μικρή βίδα. Τώρα ο φακός μπορεί να βγει από το σώμα από καουτσούκ και να φτάσεις στην λάμπα.

Πάρκινγκ: 12V -3W

Κοντέρ: 12V -1,2W

PARKING LIGHT



10. ΠΙΣΩ ΦΩΣ ΚΑΙ STOP

Το πίσω φως είναι μαζί και **STOP** και περιλαμβάνει κάτοπτρο.

Πρόσβαση έχεις ξεβιδώνοντας τις δυο βίδες που κρατούν το πλαστικό κάλυμμα.

Η σωστή λάμπα είναι 12V -6/18W ή 5/21W. Το νήμα των 6W είναι το κανονικό πίσω φως ενώ εκείνο των 18W είναι το **STOP** για το πεντάλ κα

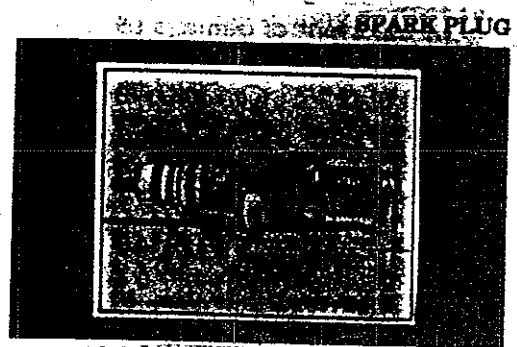
την μανέτα του φρένου.

Προσοχή ώστε οι επαφές να είναι πάντα σωστά συνδεδεμένες καθώς η χρήση του νήματος των 18 W για πίσω φως θα προκαλέσει όχι μόνο αποφόρτιση της μπαταρίας αλλά και καταστροφή του πλαστικού καλύμματος λόγω της υψηλής θερμοκρασίας. Αντίθετα αν το νήμα των 6 W ανάβει κατά το πάτημα του φρένου θα είναι αδύνατο και δεν θα φαίνεται καθώς το πίσω φως θα είναι πολύ δυνατό.

11. ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ-ΡΥΘΜΙΣΗ ΔΙΑΚΕΝΟΥ ΜΠΟΥΖΙ

Το ηλεκτρόδιο του μπουζί λόγω της χρήσης μπορεί να αλλάξει το διάκενό του με επιπτώσεις στην απόδοση και στην οικονομία. Γι αυτό το διάκενο πρέπει να είναι το σωστό. (0,014"-0,016"). Ελέγχε το κάθε 5.000 χμ.

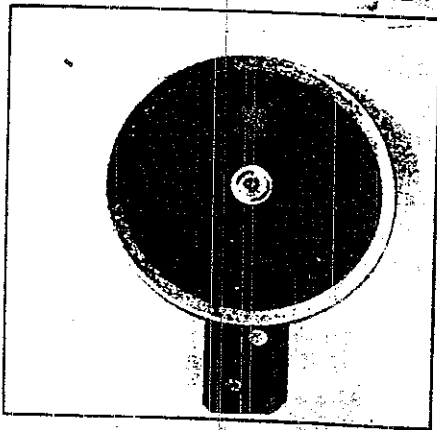
Μπουζί για το 500 : NGK BR8E5



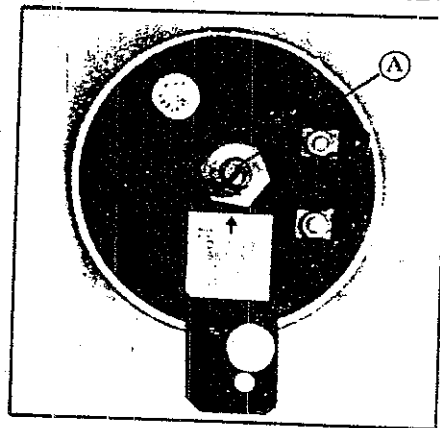
12. ΚΟΡΝΑ

Η κόρνα είναι 12V 3A. Είναι σφραγισμένη και δεν πρέπει να ανοίγεται. Υπάρχει ένα παξιμάδι στην πίσω πλευρά της για την ρύθμιση του τόνου. Μην παίζεις συνέχεια μ' αυτό εκτός αν χρειάζεται ρύθμιση. Αν η κόρνα είναι αδύνατη μπορεί να οφείλεται στην αφόρτιστη μπαταρία ή σε κάποια επαφή.

HORN-FRONT VIEW



HORN-REAR VIEW



A - TONE ADJUSTING SCREW

ΑΝΟΡΘΩΤΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

1. 12ΒΟΛΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕ ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΑΝΟΡΘΩΤΗ-ΡΥΘΜΙΣΤΗ

α. Το 12βολτο σύστημα παρέχει σταθεροποίηση με πρόσθετα ωφέλη την καλύτερη απόδοση των φώτων καλύτερη κόρνα και μεγαλύτερη διάρκεια ζωής του ηλεκτρικού κυκλώματος.

β. Η μηχανή έχει μπαταρία 12V 5,5 A οξύ/στεγνή φόρτιση με αρνητική γέωση.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΓΕΝΝΗΤΡΙΑΣ

Ο στάτορας της γεννήτριας φέρει τρία ζευγάρια εν σειρά ενωμένων πηνίων και τα τρία ζευγάρια είναι συνδεδεμένα παράλληλα. Η έξοδος αυτών των πηνίων είναι κατευθείαν συνδεδεμένη με τον ανορθωτή. Αυτή η μονάδα αισθάνεται το βολταζ της μπαταρίας και ρυθμίζει το φορτίο που πάει στην μπαταρία πράγμα που εξαρτάται από την κατάσταση της μπαταρίας.

ΑΝΟΡΘΩΤΗΣ

Αποτελείται από τον ανορθωτή, την μονάδα αίσθησης και την μονάδα ελέγχου. Ο ανορθωτής μετατρέπει το εναλασσόμενο ρεύμα από την γεννήτρια σε συνεχές και φορτίζει την μπαταρία. Η μονάδα αίσθησης αισθάνεται το βολταζ της μπαταρίας και η μονάδα ελέγχου ελέγχει την φόρτιση ανάλογα με την κατάσταση της μπαταρίας.

Ο ανορθωτής είναι σφραγισμένος και σχεδιασμένος να φορτίζει την μπαταρία ανάλογα με το φορτίο και την κατάστασή της. Κάθε επιπλέον φόρτιση που τυχόν παρουσιαστεί όταν τα φώτα δεν ανάβουν το ρεύμα διοχετεύεται στην μονάδα ελέγχου αποφεύγοντας υπερφόρτιση και καταστροφή

της μπαταρίας.

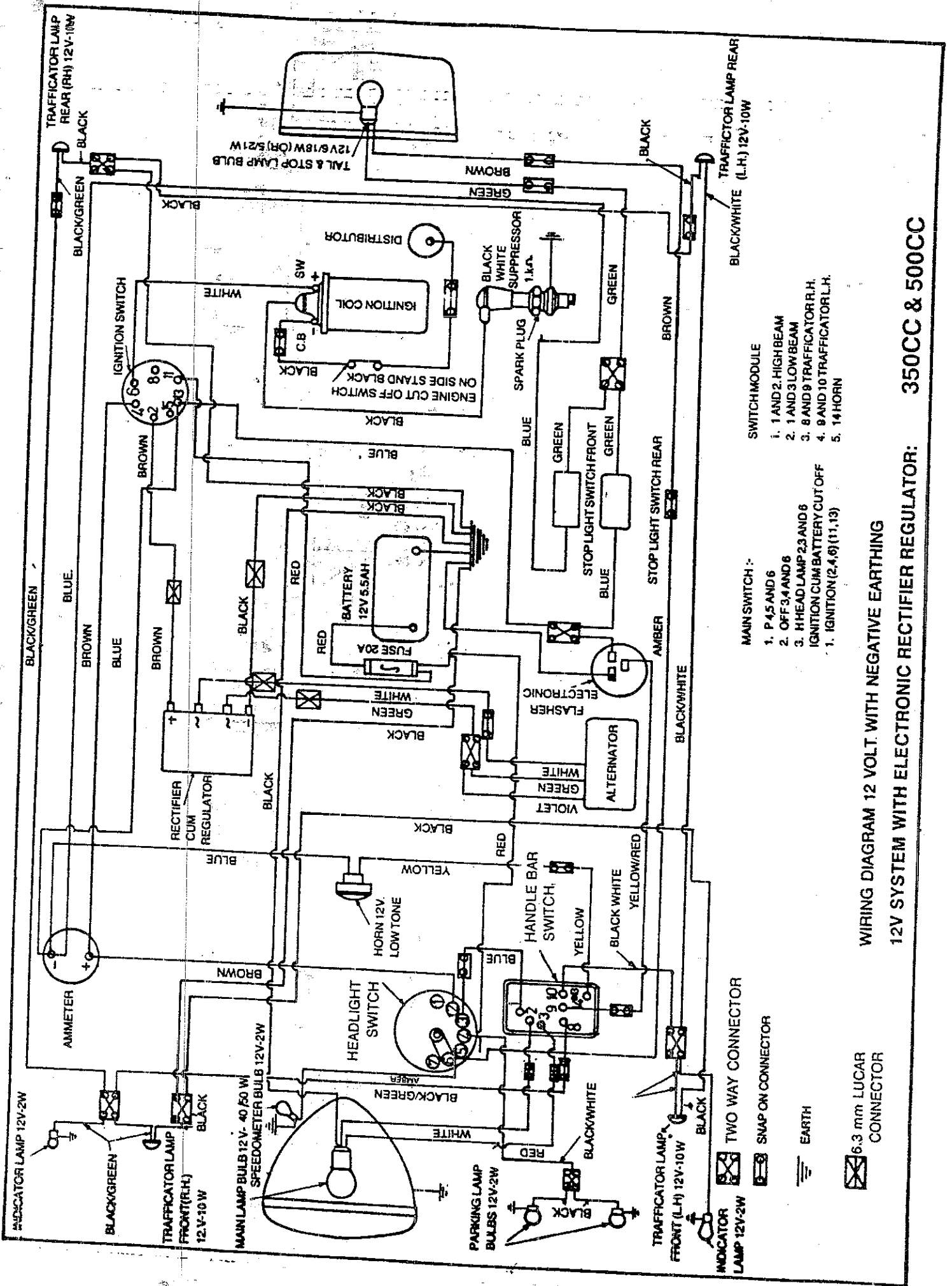
3. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ ΜΕ ΑΠΟΦΟΡΤΙΣΜΕΝΗ ΜΠΑΤΑΡΙΑ

Όταν το βολταζ της μπαταρίας πέσει κάτω απ τα 8 Βολτ ο κινητήρας μπορεί να δουλέψει. Αλλά η μπαταρία μπορεί να μην φορτιστεί λόγω του επαναλαμβανόμενου σταματήματος από τον ανορθωτή. Επίσης χρήση των φώτων θα αυξήσει το φορτίο και η μηχανή μπορεί να σταματήσει. Συνήθεται η μπαταρία να φορτιστεί εξωτερικά αν η πυκνότητά της πέσει κάτω απ το 1100 (έμμεσος τρόπος για το χαμηλό βολταζ-8Βολτ). Αυτό το φαινόμενο δεν οφείλεται σε χαλασμένο ανορθωτή.

Στο σύστημα του ανορθωτή, όλο το ρεύμα από τα τρία ζεύγη των πηνίων της γεννήτριας λαμβάνεται σαν ανορθωμένο ρεύμα για την ανάφλεξη σαν μονό πηνίο στα κανονικά συστήματα ανόρθωσης. Αυτό βοηθά την εύκολη εκκίνηση

ακόμα και με αποφορτισμένη μπαταρία και δεν χρειάζεται εξωτερική βοήθεια.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Με τις λειτουργίες του ανορθωτή οι επαφές 1,7 στον διακόπτη φώτων και 11,13 στον διακόπτη ανάφλεξης δεν υπάρχουν. Οι επαφές 11 και 13 στον διακόπτη ανάφλεξης χρησιμοποιούνται για να δίνουν διακοπή ανάφλεξης.



ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

1. ΓΕΝΝΗΤΡΙΑ

Τα τρία καλώδια εξόδου από την γεννήτρια πρέπει να συνδέονται στην κύρια πλεξούδα μέσω αυτόματων συνδετήρων.

Σύνδεσε τα χρώματα:

| | | |
|-------------------|-----|----------------|
| ΓΕΝΝΗΤΡΙΑ | | ΚΥΡΙΑ ΠΛΕΞΟΥΔΑ |
| Άσπρο | στο | Άσπρο |
| Βιολετή & πράσινο | στο | πράσινο |

ΠΡΟΣΟΧΗ: Μην αλλάξεις τις παραπάνω συνδέσεις για να αποφύγεις υπερφόρτιση της μπαταρίας.

2. ΑΝΟΡΘΩΤΗΣ

| | | |
|----------------|--|-----------|
| ΚΥΡΙΑ ΠΛΕΞΟΥΔΑ | | ΑΝΟΡΘΩΤΗΣ |
|----------------|--|-----------|

| | | | |
|----------|---------------|-----|---------|
| Σύνδεσε: | καφέ (+) | στο | καφέ |
| | Μαύρο (+) | στο | Μαύρο |
| | άσπρο (A C) | στο | άσπρο |
| | πράσινο (A C) | στο | πράσινο |

η συνδέσεις με **Lucar** συνδετήρες.

3. ΠΗΝΙΟ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ

ΣΥΝΔΕΣΕ το άσπρο από την ανάφλεξη στο θετικό άκρο (+) του πηνίου και μαύρο/άσπρο από τις πλατίνες στο αρνητικό άκρο (-) του πηνίου. Αυτές είναι **L T** είσοδοι.

ΜΠΑΤΑΡΙΑ

Σύνδεσε το καλώδιο γείωσης (μαύρο) από την πλεξούδα στο αρνητικό άκρο της μπαταρίας και σύνδεσε το κύριο καλώδιο (άσπρο) από την ασφάλεια στο θετικό άκρο της μπαταρίας.

ΠΡΟΣΟΧΗ: Ποτέ μην αλλάξεις τα καλώδια.

ΚΟΦΝΑ: Σύνδεσε τα καλώδια στις επαφές και βάλε τα προστατευτικά ή μόνωση

4. ΔΙΑΚΟΠΤΗΣ ΦΩΤΩΝ

Ο διακόπτης έχει τρεις θέσεις:

| | | |
|---------------|---------|--------------------------------------|
| Κεντρική θέση | θέση: | επαφές: |
| Αριστερή θέση | ο | 3, 4 & 6 |
| | πάρκιγκ | 4, 5 & 6 (εξαρτάται απ την ανάφλεξη) |
| Δεξιά θέση | φώτα | 2, 3, & 6 |

| | | |
|------------|------|-----------|
| ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ: | Καφέ | Επαφή Νο2 |
| | Μπλε | Επαφή Νο3 |

Πράσινο Επαφή Νο4
Κίτρινο Επαφή Νο5
Κόκκινο Επαφή Νο5

5.ΔΙΑΚΟΠΤΗΣ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ

ΘΕΣΗ ΚΛΕΙΔΙΟΥ

ΕΠΑΦΕΣ

(ο αναβάτης κάθετα)

Κέντρο προς τα μέσα προς τα έξω κλειστή ανάφλ. ανάφλεξη (2,4,6)(11&13) κλειστή ανάφλεξη καμιά επαφή ο διακόπτης διακόπτει το ρεύμα στο κύκλωμα της μπαταρίας και της ανάφλεξης.

ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ: Κόκκινο - επαφή Νο 11 (B+)
Μπλε - επαφή Νο 13
Καφέ - επαφή Νο 29 (+) από τον ανορθωτή
Καφέ - επαφή Νο 4
Άσπρο - επαφή Νο 6

6.ΔΙΑΚΟΠΤΗΣ ΤΙΜΟΝΙΟΥ

Μπλε - επαφή Νο 1
Κόκκινο - επαφή Νο 2 (μεγάλη σκάλα φώτων)
Άσπρο - επαφή Νο 3 (χαμηλή σκάλα φώτων)
Κίτρινο/κόκκινο - επαφή Νο 9
Μαύρο/άσπρο - επαφή Νο 8 (φλας)
Μαύρο/πράσινο - επαφή Νο 10 (φλας)
Κίτρινο - επαφή Νο 13 (κόρνα)

ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ: Ενώνεις τα ίδια χρώματα μεταξύ τους μέσω συνδετήρων αναπ.

ΤΑ ΝΑΙ ΚΑΙ ΤΑ ΟΧΙ

1. Η γείωση να είναι πάντα κατάλληλη.
2. Οι επαφές στην μπαταρία και τον ανορθωτή να είναι πάντα σωστές.
3. ΜΗΝ αλλάζεις την πολικότητα της μπαταρίας.
4. ΜΗΝ αλλάζεις τις επαφές του ανορθωτή.
5. ΜΗΝ αλλάζεις την ασφάλεια αν πρώτα δεν αποκαταστήσεις την βλάβη, αν υπάρχει.

ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ - ΜΙΚC A R B V M - 28

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Το καρμπυρατέρ τροφοδοτεί με καύσιμο μείγμα αέρα-βενζίνης, διασπώντας την βενζίνη σε μικρά μόρια υπό μορφή ατμού και αναμειγνύωντάς τα σε προκαθορισμένη αναλογία με τον αέρα, στον θάλαμο καύσης του κινητήρα.

Γενικά, όλα τα καρμπυρατέρ είναι σχεδιασμένα να τροφοδοτούν τον κινητήρα με την σχεδιασμένη αναλογία ατμοποιημένου μίγματος αέρα-βενζίνης, στην καθορισμένη ποσότητα.

Στα ΜΙΚC A R B καρμπυρατέρ η ατμοποίηση και μείξη του αέρα και της βενζίνης πραγματοποιείται από τρία συστήματα:

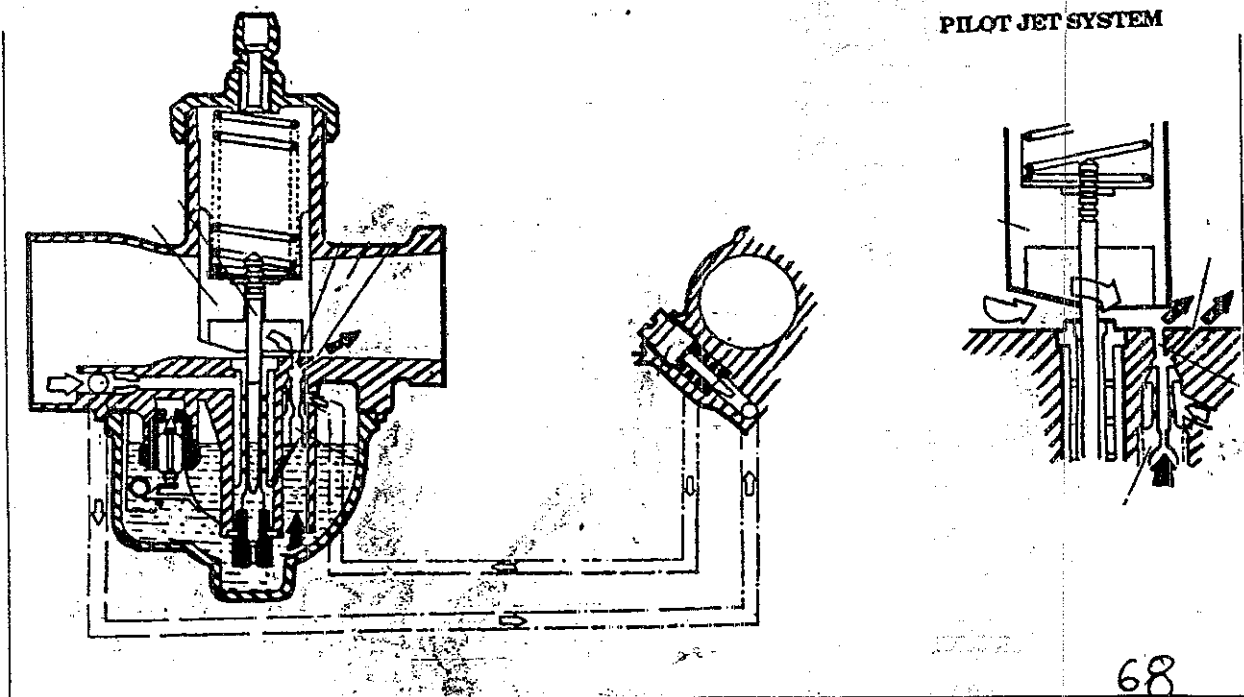
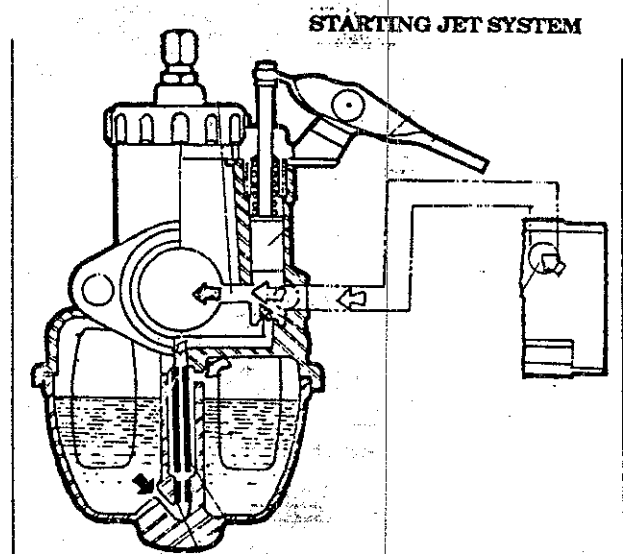
- Ζιγκλερ εκκίνησης ή σύστημα τσοκ
- Ζιγκλερ ρελαντί
- Κυρίως ζιγκλερ

1. ΖΙΓΚΛΕΡ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

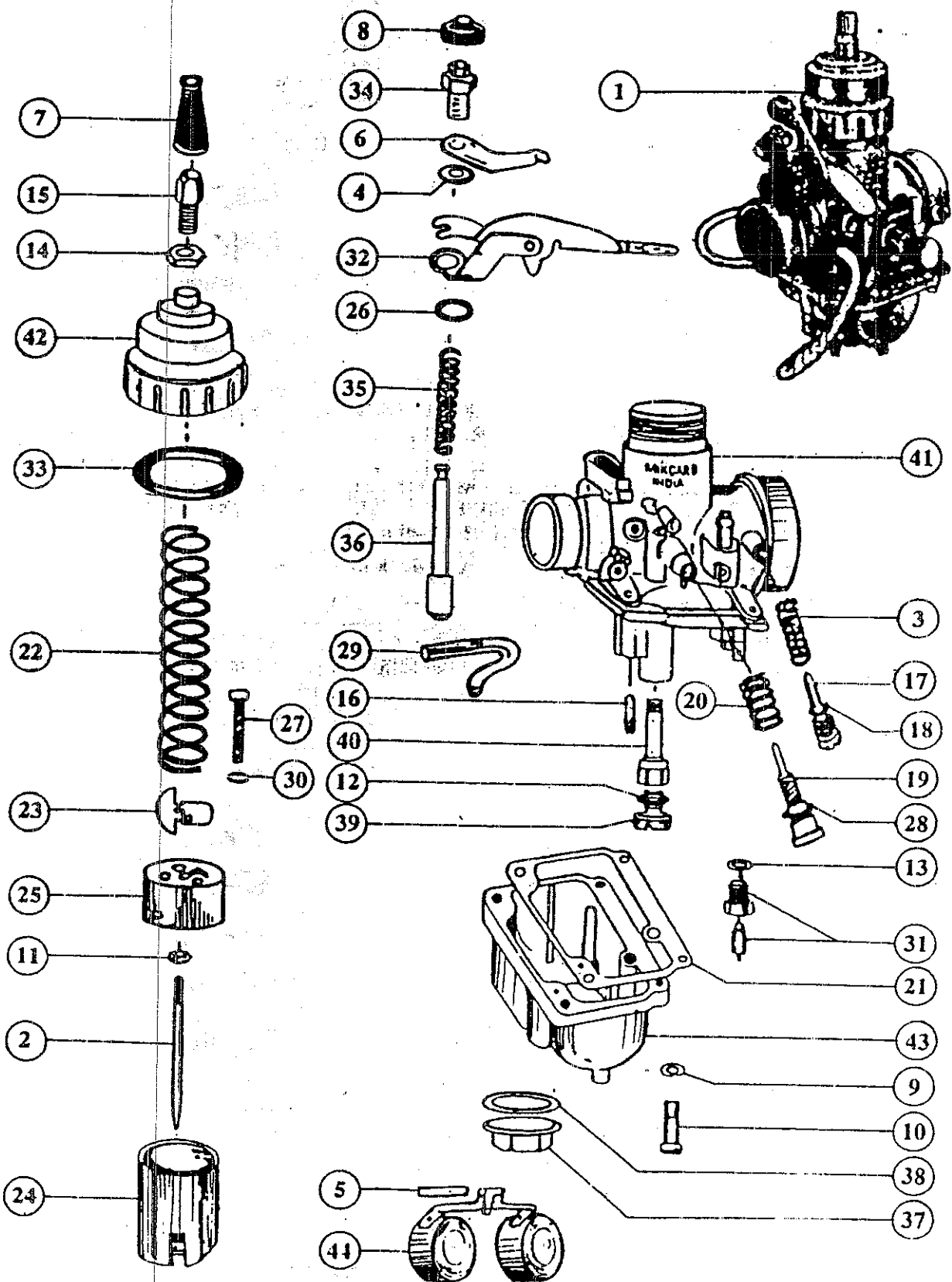
Το σύστημα αυτό βοηθάει τον κινητήρα να πάρει μπρος στο κρύο. Το τσοκ λειτουργεί όταν το λεβιέ πατηθεί κάτω και έτσι σηκώνοντας το έμβολο του τσοκ από τη θέση του. Αυτό επιτρέπει σε μια πρόσθετη ποσότητα βενζίνης να εισέλθει στον κινητήρα επιπλέον αυτής του ζιγκλερ ρελαντί. Αυτό κάνει το μείγμα πλουσιότερο για ευκολότερη εκκίνηση.

2. ΖΙΓΚΛΕΡ ΡΕΛΑΝΤΙ

Αυτό τροφοδοτεί τον κινητήρα μόνο στις χαμηλές στροφές, στο ρελαντί. Αυτή η λειτουργία επιτυγχάνεται από το ζιγκλερ ρελαντί και την βίδα αέρα. Η βίδα αέρα κανονίζει την αναλογία μίγματος αέρα-βενζίνης. Ρυθμίζοντας την βίδα μέσα στα όριά της κάνεις το μείγμα πλούσιο ή φτωχό.



CARBURETTOR - MIKCARB - VM-28



3. ΚΥΡΙΩΣ ΖΙΓΚΛΕΡ

Το κυρίως ζιγκλερ έρχεται σε λειτουργία στις στρόφες πάνω απ' το ρελαντί, όταν δηλαδή ανοίγει το γκάζι. Όταν λειτουργήσει το κυρίως ζιγκλερ το μείγμα περνάει απ' αυτό και όχι από το ζιγκλερ ρελαντί. Τότε το ζιγκλερ ρελαντί γίνεται τελείως ανενεργό.

Το σύστημα αποτελείται από το κυρίως ζιγκλερ, την βελόνα του ζιγκλερ και την βελόνα του μπωλ. Η βενζίνη ρέει μέσα από από το κυρίως ζιγκλερ (γνωστό και σαν μετρικό ζιγκλερ).

Η βελόνα του μπωλ που βρίσκεται πάνω στο σλαιντ, καθώς λειτουργεί πάνω-κάτω αυξάνει ή μειώνει τον χώρο ανάμεσα στα τοιχώματα του ζιγκλερ της βελόνας και της βελόνας. Αυτή ελέγχει την ποσότητα της ατμοποιημένης βενζίνης ανάλογα με το φορτίο του κινητήρα.

Το σώμα της βελόνας του μπωλ έχει πέντε εγκοπές όπου μπορεί να τοποθετηθεί σε σχέση με το σλαιντ. Αν η βελόνα τοποθετηθεί ψηλότερα η ποσότητα του μείγματος γίνεται πολύ μεγαλύτερη απ' ό,τι αν τοποθετούνταν σε χαμηλότερη θέση. Πάντως η ρύθμιση της βελόνας επιρρεάζει την ποσότητα της βενζίνης μόνο σε ορισμένο σημείο

του γκαζιού. Με το γκάζι τελείως ανοιχτό η ποσότητα καυσίμου επιρρεάζεται μόνο από το κυρίως ζιγκλερ. Η συνηστώμενη θέση της βελόνας είναι η 2η ή η 3η από κάτω.

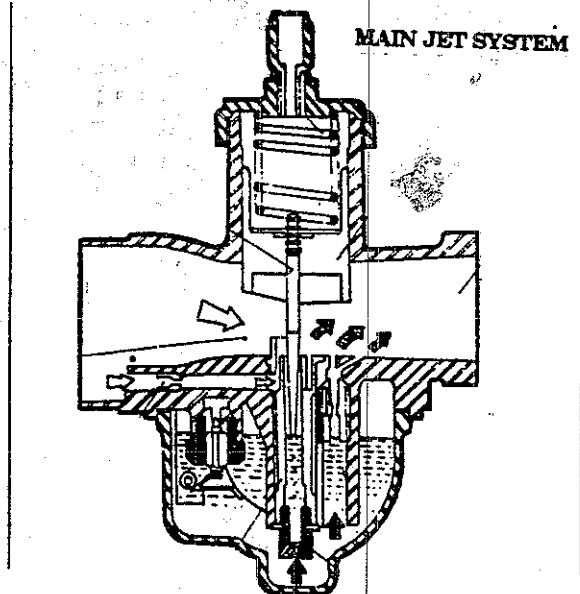
4. ΡΥΘΜΙΣΗ ΡΕΛΑΝΤΙ

Η ρύθμιση να γίνεται με ζεστό κινητήρα:

- α) Ζέστανε τον κινητήρα για 2-3 λεπτά.
- β) Βίδωσε την βίδα του αέρα μέχρι τέλους και χαμήλωσε τις στρόφες του κινητήρα στις λιγότερες δυνατός χρησιμοποιώντας την βίδα ρελαντί.
- γ) Ξεβίδωνε την βίδα αέρα αργά προσέχοντας τις στρόφες στο σημείο που θα αυξηθούν. Βρες το σημείο που οι στρόφες ανεβαίνουν και ο κινητήρας δουλεύει ομαλά. Κανονικά ανάμεσα σε 2 ή 3 μισές στρόφες της βίδας αέρα από το τελείως κλειστό.
- δ) Τώρα ρύθμισε το ρελαντί άλλη μια φορά από την βίδα ρελαντί.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: 1) Μάζεψε τους τζόγους από την ντίζα γκαζιού.
2) Βεβαιώσου ότι η ντίζα δεν μπλέκει πουθενά κατά την λειτουργίας της.

Εκτός από τις δυο παραπάνω ρυθμίσεις δεν συνιστάται καμιά άλλη για το καρμπυρατέρ.



5. ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ

Κατά την συναρμολόγηση πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή. Βεβαιώσου ότι το τοποθέτησες κάθετα και το "0" ριγ του είναι σωστό για να αποφύγεις διαρροές. Επίσης έλεγχε την κατάσταση της εισαγωγής από καουτσούκ γιατί αν σπάσει θα δημιουργηθούν προβλήματα στην εκκίνηση και στο ρελαντί.

6. ΕΛΕΓΧΟΣ

Το καρμπυρατέρ να πλένεται μόνο με βενζίνη και όλα του τα τμήματα να είναι σε καλή κατάσταση. Το σλαιντ να κινείται ελεύθερα καθώς ανοιγοκλείνει το γκάζι. Επίσης το έμβολο του τσοκ να είναι σωστά τοποθετημένο στη θέση του.

ΠΡΟΣΟΧΗ

Ποτέ μην χρησιμοποιείς αιχμηρά αντικείμενα ή καλώδια για να καθαρίσεις το καρμπυρατέρ. Αν έχουν φράξει οι δίοδοι χρησιμοποίησε πίεση αέρα. Κράτα όλα τα τμήματα με μεγάλη προσοχή. Ποτέ μην χρησιμοποιείς δύμαμη.

1. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ - ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

| ΣΥΜΠΤΩΜΑ | ΑΙΤΙΑ | ΘΕΡΑΠΕΙΑ |
|--|--|--|
| Ο κινητήρας εκκινεί δύσκολα ή δεν εκκινεί. | 1) Βαλβίδα κόλλησε ανοιχτή | Ρύθμιση ωστήρια |
| | 2) Φθαρμένος οδηγός βαλβ. | Καινούριος |
| | 3) Λάθος χρονισμός βαλβίδων | Έλεγχος-ρύθμιση |
| | 4) Φθαρμένα ελατήρια πιστονιού | Καινούρια |
| | 5) Φθαρμένος κύλινδρος | Ρεκτιφιέ |
| | 6) Πολύ σφιχτά ωστήρια | Έλεγχος-ρύθμιση |
| Όχι σπινθήρας στο μπουζί | 1) Βρώμικο/υγρό μπουζί | Καθάρισμα |
| | 2) Βρώμικες πλατίνες | Καθάρισμα |
| | 3) Λάθος διάκενο πλατινών | Ρύθμιση |
| | 4) Λάθος χρονισμός ανάφλεξης | Έλεγχος-ρύθμιση |
| | 5) Κομμένο κύκλωμα ανάφλεξης | Έλεγχος/νέα ασφάλεια |
| Όχι βενζίνη στο καρμπυρατέρ | 1) Φραγμένη τρύπα τάπας τεπόζ. | Καθάρισμα |
| | 2) Φραγμένος διακόπτης βενζ. | Καθάρισμα |
| | 3) Χαλασμένο φλοτέρ καρμπυρ. | Καινούριο |
| | 4) Φραγμένο σωληνάκι | Καθάρισμα |
| Ο κινητήρας σβήνει | Βρώμικο μπουζί ή πλατίνες | Καθάρισμα |
| | Λάθος χρονισμός ανάφλεξης Φραγμένη δίοδος βενζίνης | Ρύθμιση Καθάρισμα |
| Θορυβώδης κινητήρας | Θόρυβος ωστηρίων: Μεγάλο διάκενο | Έλεγχος-ρύθμιση |
| | Εξασθενημένα ή σπασμένα ελατήρια βαλβίδων | Καινούρια |
| | Χτύπημα απ' το πιστόνι: Φθαρμένος κύλινδρος/πιστόνι | Ρεκτιφιέ κυλίνδρου μεγαλύτερο πιστόνι |
| Καπνός από την εξάτμιση | Ανθρακας στον θάλαμο καύσης | Ξεκαρβούνιασμα |
| | Φθαρμένος πέτρος στροφάλου ή εμβόλου | Καινούρια |
| | Φθορά στροφάλου | Καινούρια αλυσσίδα |
| | Φθαρμένα ρουλεμάν στροφάλου | Καινούρια χρανάζια |
| | Καινούριος | Καινούρια |
| Πολύ λάδι κινητήρα | Φθαρμένος κύλινδρος και ελατήρια πιστονιού | Έλεγχος-ρύθμιση Ρεκτιφιέ κυλίνδρου & μεγάλ. πιστ. ελατ. |
| | Φθαρμένοι οδηγοί βαλβίδων | Καινούριοι |
| | Κατεστραμμένος κύλινδρος & πιστόνι | Καινούριο χιτώνιο |
| | Αναποτελεσματικό καθάρισμα | Έλεγχος δίοδων στρ/μου |
| στροφαλοθαλάμου | & αποτελεσματικότητας αντλίας επιστροφής | |

Ανεπαρκής δύναμη

Βαλβίδα κολλημένη ανοιχτή ή
λάθος ρύθμιση ωστηρίων
Αδύναμα ελατήρια βαλβίδων
Λάθος χρονισμός βαλβίδων
Φθαρμένος κύλινδρος και
ελατήρια πιστονιού

Ξαναρύθμιση
Καινούρια
Έλεγχος-ρύθμιση
Ρεκτιφιέ κυλίνδρου
& μεγαλ. πιστόνι-ελατ.

Οι βαλβίδες δεν πατάνε καλά
Λάθος χρονισμός ανάφλεξης
Βρώμικες πλατίνες

Λείανση βαλβιδών
Έλεγχος-ρύθμιση
Καθάρισμα/καινούριες

Υπερθέρμανση

Συσσώρευση άνθρακα στην
κυλινδροκεφαλή

Ξεκαρβούνισμα
κινητήρα
Συμπλήρωση

Λίγο λάδι στον κινητήρα
Χαλασμένη αντλία λαδιού
&/ή φραγμένες δίοδοι λαδιού
Πολύ προπορεία στον
χρονισμό ανάφλεξης
Λάθος κυρίως ζιγκλερ

Καθάρισμα

Ξαναρύθμιση
Έλεγχος-αλλαγή

2. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ - ΣΥΜΠΛΕΚΤΗΣ

| ΣΥΜΠΤΩΜΑ | ΑΙΤΙΑ | ΘΕΡΑΠΕΙΑ |
|---|--|--|
| Ο συμπλέκτης πατινιάρει | Λάθος ρύθμιση Αδύναμα ελατήρια συμπλέκτη Φθαρμένη/παραμορφωμένη πλάκα Παραμορφωμένοι δίσκοι Φθαρμένοι δίσκοι τριβής | Ξαναρύθμιση 6 καινούρια Καινούρια Καινούριοι Καινούριοι |
| Θόρυβος χτυπήματος απ' τον συμπλέκτη | Χαλαρό κέντρο συμπλέκτη | Καινούριος συμπλέκτης |
| Δεν αποσυμπλέκει τελείως | Λάθος ρύθμιση Ανώμαλη τάση ελατηρίων συμπλ. Παραμορφωμένοι δίσκοι Φθαρμένος ρυθμιστής συμπλέκτη με την μπίλια και το παξιμάδι Φθαρμένη ράβδος συμπλέκτη | Ξαναρύθμιση Ξαναρύθμιση Καινούριοι Ελεγχος- αντικατάσταση Ελεγχος- αντικατάσταση |

3. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ - ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

| ΣΥΜΠΤΩΜΑ | ΑΙΤΙΑ | ΘΕΡΑΠΕΙΑ |
|---|---|-------------------------------------|
| Δυσκολία αλλαγών | Σπασμένος κεντρικός επιλογέας Παραμορφωμένος επιλογέας | Καινούριος Καινούριος |
| Κλωτσάει τις ταχύτητες | Φθαρμένα γρανάζια-γλίστρες στον Κυρίως & δευτερεύοντα άξονα Παραμορφωμένη ή φθαρμένη φουρκέτα Αδύναμο το ελατήριο στορ αλλαγών | Καινούρια Καινούρια Καινούριο |
| Το ελατήριο του λεβιέ δεν τον επαναφέρει | Σπασμένο ή βγαλμένο απ' τη θέση του ελατήριου | Καινούριο |

4. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ - ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ & ΛΙΠΑΝΣΗΣ

| ΣΥΜΠΤΩΜΑ | ΑΙΤΙΑ | ΘΕΡΑΠΕΙΑ |
|--|---|--|
| Υπερβολική κατανάλωση | Φίλτρο αέρα φραγμένο Διαρροή βενζ. απ' το καρμπυρ. κολλημένο φλοτέρ | καθάρισμα ή νέο Έλεγχος ενώσεων & φλατζών. Το ζιγκλέρ βελόνας χρειάζεται καθάρισμα. |
| | Ασχημα φθαρμένη ή παραμορφ. βελόνα ζιγκκλέρ Βελόνα ζιγκκλέρ πολύ ψηλά Κυρίως ζιγκκλέρ πολύ μεγάλο ή χαλαρό Υπερχείλιση καρμπυρατέρ | Αλλαγή Ρύθμιση Σφίξε το Έλεγε την βαλβίδα φλοτέρ και άλλαξε την αν χρειάζεται. |
| Πολύ ψηλό ρελαντί | Βίδα στον γκαζ. πολύ μακριά Κορυφή καρμπυρατέρ χαλαρή Ζιγκκλέρ ρελ. λάθος ρυθμισμ. | Ρύθμισε την βίδα Σφίξε την κορυφή Βλέπε σχετ. παράγραφο |
| | Κολλάει η ντίζα γκαζιού | Ελευθέρωσε/λίπανε ή άλλαξε την. |
| Η μηχανή σβήνει μετά από λίγο | Φραγμ. τρύπα τάπας τεπόζ. Βρωμιά ή νερό στο καρμπ. | Καθάρισμα Καθάρισμα |
| Γενική πτώση απόδοσης | Φτωχό μείγμα, κολλημ. βελόνα Διαρροή αέρα στις ενώσεις καρμπυρατέρ | Καθάρισμα Έλεγχος/καινούρια "O" RING |
| Ο κινητήρας δεν αντα- ποκρίνεται στο γκάζι | Κολλάει η ντίζα Χαμηλός βαθμός οκτ. βενζίνης Κυρίως ζιγκκλέρ χαλαρό ή βγαλμένο | Ελευθέρωσε/λίπανε |
| Ο κινητήρας υπερθερμέ- νεται και είναι θορυβώ- δης | Βλάβη συστήμ. λίπανσης | Σταμάτα αμέσως και έλεγε όλο το σύστημα. Μην ξεκι- νήσεις αν δεν αποκατα- στήσεις την βλάβη. |

5. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ - ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ

| ΣΥΜΠΤΩΜΑ | ΑΙΤΙΑ | ΘΕΡΑΠΕΙΑ |
|---|--|--|
| Ο κινητήρας δεν εκκινεί | Χαλασμ. διακ. ανάφλ. | Ανοιγόκλεισε τον διακ. μερικές φορές μήπως οι επαφές είναι βρώμικες. Αν - Τα υπόλοιπα ηλεκτρικά δουλεύουν, μπορεί να χρειάζεται αλλαγή διακόπτη. |
| | Βραχυκύκλωμα. | Ελεγχξε την ασφάλεια. Αποκατάστησε την βλάβη πριν ξαναοίξεις τον διακόπτη. |
| Ο κινητήρας ρετάρει | Ελαττωματ. πυκνωτής στο κύκλωμα ανάφλεξης | Αντικατάστησέ τον |
| | Βρώμικο μπουζί | Καινούριο |
| | Φτωχός σπινθ. λόγω βλάβης γεννήτριας και αφόρτισης μπαταρίας | Ελεγχξε έξοδο γεννήτριας και φόρτισε μπαταρία. |
| Η μηχανή χάνει δύναμη και υπερθερμαίνεται | Καθυστερημένος χρονισμός ανάφλ. | Ελεγχξε τον χρονισμό και το διάκενο των πλατινών. Ελεγχξε μήπως έχει κολλήσει ο μηχανισμός αυτόματου αβάνς. |
| Η μηχανή εξασθενεί κάτω από φορτίο | Προανάφλεξη | Ελεγχξε το μπουζί. Δες αν το σύστημα αλμπανσης έχει πίεση. |

6. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ - ΠΛΑΙΣΙΟ & ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

| ΣΥΜΠΤΩΜΑ | ΑΙΤΙΑ | ΘΕΡΑΠΕΙΑ |
|--|--|--|
| Η μηχανή στρέφει αριστερά ή δεξιά χωρίς να κρατάει τιμόνι | Λάθος ευθυγράμμιση τροχών Λυγισμένα ηλαούνια Λυγισμένο πλαίσιο | Ελεγχξε & ευθυγρ. Ελεγχχος/αλλαγή Ελεγχχος/αλλαγή |
| Μαγκώνει στις χαμηλ ταχ. | Πόλυ σφιχτά ρουλεμάν | Ρύθμιση λαιμού |
| Η μηχανή πηδάει όταν πατάς μπρος φρένο | Λασκαρισμένα ρουλεμάν | Ρύθμιση λαιμού |
| | Οβάλ μπροστινό ταμπόυρο | Διόρθωση |
| Σκαμπανεβάζει άσχημα σε ανώμαλε επιφάνειες | Ακατάλληλα αμορτισέρ Κακή απόσβεση ηλαούνιού | Ελεγχξε απαναφορά Ελεγχξε το λάδι |
| Σκληρό μπροστινό | Τα καλάμια έχουν γυρίσει στις βίδες που τα συγκρατούν | Ξέσφιξε τις βίδες, τον άξονα τροχού και τις βίδες-τάπες. Τρομπάρισε μερικές φορές και σφίξε από κάτω προς τα πάνω. |
| Η μηχανή εκτρέπεται. Το τιμόνι μαγκώνει, ο πίσω τροχός τείνει να πηδήσει | Φθαρμένος άξονας | Ξεμοντάρισε και άλλαξε κουζινέτα & άξονα |

7. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ - ΤΡΟΧΟΙ, ΦΡΕΝΑ, ΛΑΣΤΙΧΑ

| ΣΥΜΠΤΩΜΑ | ΑΙΤΙΑ | ΘΕΡΑΠΕΙΑ |
|---|--|--|
| Αναποτελεσματικά φρένα | Φαγωμένα υλικά τριβής Ακάθαρτη επιφάνεια τριβής Λάθος σύνδεση οδόντωσης φρένου Φθαρμένο έκκεντρο φρένου Λάθος ρύθμιση λεβιέ | Αλλαγή Καθάρισμα Ρύθμιση σωστά Αλλαγή Ρύθμιση |
| Το τιμόνι δονείται σε χαμηλές ταχύτητες | Στραβωμένη ζάντα, σκάσιμο Λάστιχο στραβό στη ζάντα | Ελεγχξε γυρνώντας τον τροχό. Διόρθωσε σφίγγοντας τις ακτίνες ή βάζοντας νέα. "Ελεγχχος-ευθυγράμμιση" |
| Η μηχανή χάνει δύναμη | Μαγκώνουν τα φρένα | Ελεγχξε αν είναι ζεστό το ταμπούρο. |
| Σπογγώδης αίσθηση στα φρένα | Ελειπτικό ταμπούρο Οι άκρες των σιαγόνων δεν είναι λοξές Μαγκώνει το έκκεντρο | Ελαφρό τορνάρισμα Λιμάρισμα Ελευθέρωσε-χρασσάρισμα |
| Τραχιά μετάδοση | Αδύναμα ελατήρια σιαγόνων | Καινούρια |
| | Φθαρμένη ή κακώς ρυθμισμένη αλυσίδα τελικής μετάδοσης Λασκαρισμένα ή φθαρμένα χρανάζια τελικής μετάδοσης Χαλαρό χρανάζι τροχού Φθαρμένα σινεμπλοκ | Αντικατέστησε ή ρύθμισε Αντικατέστησε και τα δυο Ελεγχξε τις βίδες Καινούρια |

ΡΟΠΕΣ ΣΦΙΞΙΜΑΤΟΣ ΒΙΔΩΝ

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

| ΤΜΗΜΑ | Kg-m | Lb-inch | |
|---|-------|---------|--------|
| Παξ. μπουλ. κουζιν. ζυγώθρου(3/16") | | 1,30 | 112,0 |
| Παξιμάδι πείρου στροφάλου(7/8") | 13,80 | | 1200,0 |
| Παξιμάδι άξονα χρονισμού(3/4") | 9,20 | 800,0 | |
| Παξιμάδι κυλινδροκεφαλής(5/6") | 3,30 | 285,0 | |
| Παξιμάδι ένωσης στρ/μου(M1/4") | 0,90 | 78,0 | |
| Παξιμάδι ένωσης στρ/μου(M8 5/16") | 1,10 | 95,0 | |
| Μπουλ. ακραίου καλύμματος κιβ. ταχυτ.(1/4") | | 1,00 | 85,0 |
| Παξ. γραναζ. πρωτεύουσας μετάδοσης(1 3/16") | | | |
| Παξιμάδι ρότορα γεννήτριας(9/16") | 5,50 | 475,0 | |
| Παξιμάδι συμπλέκτη(9/16") | 5,50 | 475,0 | |
| Παξ. κύριου άξονα μέσα στο κιβώτιο(5/8") | | 6,50 | 565,0 |
| Παξιμάδι-μπουλόκι κουτιού ζυγώθρων | 1,45 | 125,0 | |
| Φίλτρο λαδιού | 3,00 | 260,0 | |
| Σύνδεση διάδου λαδιού στα κοκκοράκια | | 1,00 | 85,0 |
| Βιδωτό κουζινέτο λαδιού στα κοκκοράκια | | 1,60 | 138,0 |
| Τάπα τροφοδοσίας λαδιού | | 1,60 | 138,0 |
| Παξιμάδι τάπας φίλτρου λαδιού | | 1,40 | 120,0 |
| Παξιμάδι καπακιού κύριας αλυσσίδας | | 1,40 | 120,0 |

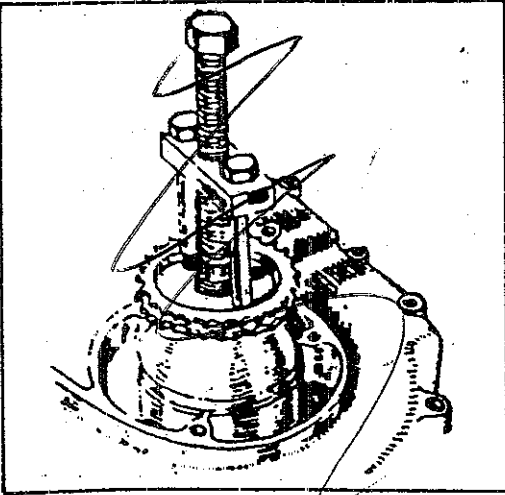
ΠΛΑΙΣΙΟ

| | | | |
|---|------|--|-------|
| Μπουλόκι κιβωτίου(1/2") | 3,20 | | 277,0 |
| Μπουλ. μπροστινής πλάκας κινητήρα(1/2") | 3,20 | | 277,0 |
| Μπουλόκι πίσω πλάκας κινητήρα(Βοτ.) (3/8") | 2,00 | | 175,0 |
| Παξ. λεβιέ εκκέντρου πίσω φρένου(7/15") | 2,00 | | 175,0 |
| Παξ. μπουλονιού γραναζιού αλυσσίδας(1/2") | 3,50 | | 300,0 |
| Παξιμάδι τάπας στο άκρο του καλαμιού(5/16") | 1,30 | | 112,0 |
| Παξιμάδι πίσω τροχού(M22) | 7,50 | | 650,0 |
| Παξιμάδι πίσω τροχού(M16) | 6,50 | | 565,0 |
| Παξιμάδι αμορτισέρ(πάνω3/8")& κάτω(3/8") | 2,50 | | 215,0 |
| Βίδα μπροστινού φτερού(1/4") | 0,30 | | 25,0 |
| Παξ. μπουλονιού μπροστ. πλάκας κιν.(M8) | 1,50 | | 130,0 |
| Παξιμάδι μπροστινού φτερού(5/16") | 1,20 | | 104,0 |
| Μπουλόκι σύνδεσης τιμονιού(5/16") | 3,30 | | 286,0 |
| Παξ. μπουλονιού σύνδεσης τιμονιού(5/16") | 2,40 | | 208,0 |
| Παξιμάδια πατημάτων οδηγού(3/8") | 1,20 | | 104,0 |
| Παξ. & μπουλ. τοποθέτησης πην(ου)(M6) | 0,45 | | 40,0 |
| Παξιμάδι τοποθέτησης ανορθωτή(M6) | 0,45 | | 40,0 |
| Παξιμάδι(πάνω)πίσω φτερού(3/8") | 2,00 | | 175,0 |
| Παξιμάδι(κάτω)πίσω φτερού(7/16") | 2,50 | | 216,0 |
| Παξιμάδι πίσω πλάκας κινητήρα(M8) | 1,50 | | 130,0 |
| Παξ. μπουλονιού κοχλ(α με ματάκι(5/16") | 1,50 | | 130,0 |
| Παξιμάδι τοποθέτησης τεπόζιτου(3/8") | 1,60 | | 140,0 |

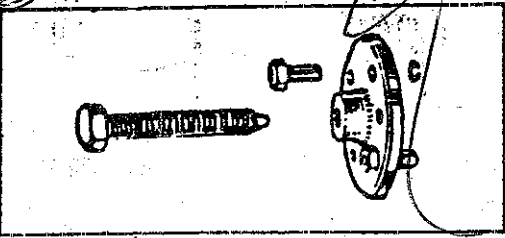
SPECIAL TOOLS - LIST - COMMON FOR 350 CC & 500 CC

| Sl. No. | Code No. | Description | Location of Usage |
|---------|----------|--|---|
| 1 | PED 2004 | Extractor-Engine Sprocket | To remove Primary Sprocket. |
| 2 | 2005 | Extractor-Cl. Centre | To remove Clutch Centre (Primary chain case) |
| 3 | 2006 | Oil Pump Worm Spanner- <i>Subtype</i> | To remove Pumpworm Nut |
| 4 | 2014 | Extractor Timing Pinion | Removal of Timing Pinion |
| 5 | 2018 | Valve spring compressor | To remove and fit Valves, Valves springs Collects Inlet/Exhaust |
| 6 | 2025 | Clutch Brake Bar | To lock clutch while loosening or tightening Mainshaft Nut. |
| 7 | 2026 | Valve Port Spanner F/F | For removal/fitting Valve Port of Front Fork |
| 8 | 2034 | Lapping Tool--Feed Pump Disc | To Lap Oil Pump Disc to Timing Cover. |
| 9 | 2035 | Lapping Tool--Return Pump Disc | To Lap Oil Pump Disc to Timing Cover. |
| 10 | 2036 | Main Tube Spanner | For removal/tightening of Fork Main tubes. |
| 11 | 2039 | Extractor Spring Box | For servicing Spring Box assy. |
| 12 | 2040 | Extractor - Tappet Guide | For removal of Tappet Guides. |
| 13 | 2044 | Bar - Chainstay | For Tightening Chainstay Assy. |
| 14 | 2074 | Sleeve for Fitting Oil seal Adaptor | Chaincase Inner (over the mainshaft splines) |
| 15 | 2076 | Tool for oilseal Expander | For inserting maintube without damage to oilseal lip. |
| 16 | 2077 | Mandrel for Oilseal Fitment | For fitting Oil seals on to Fork ends LH/RH. |
| 17 | 2078 | Sleeve | For removal of oilseal from fork ends (Fork end with integral oil seals) |

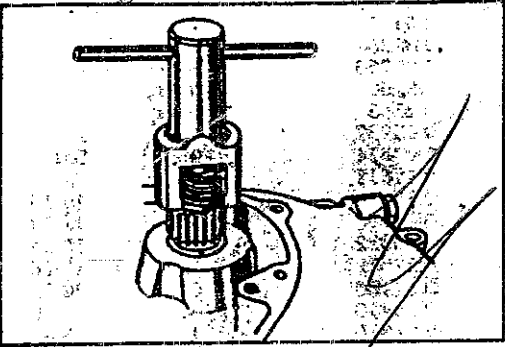
SPECIAL TOOLS



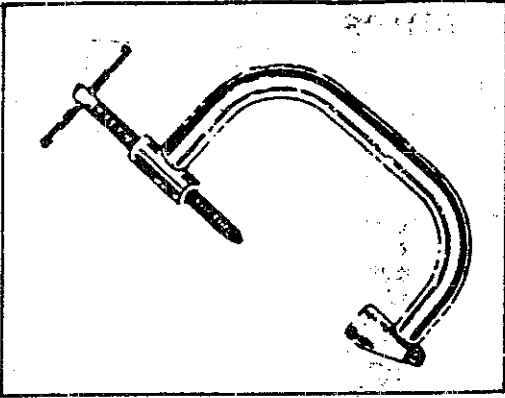
PED - 2004



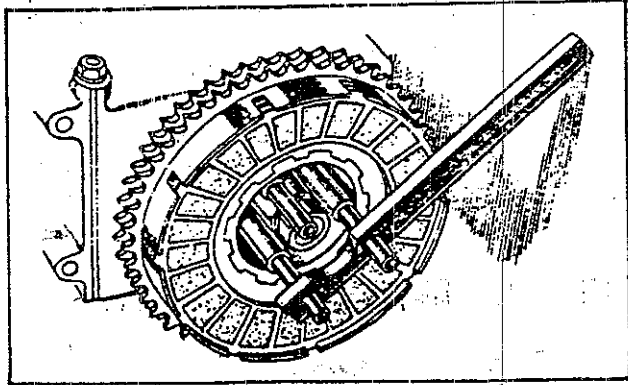
PED - 2005



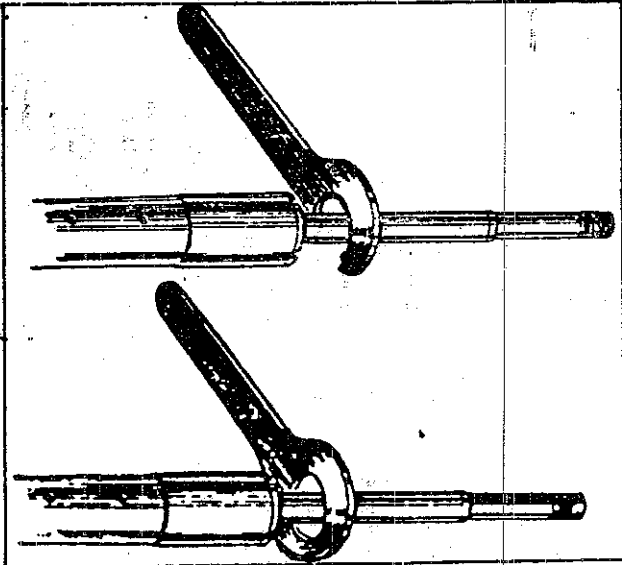
PED 2006



PED - 2018

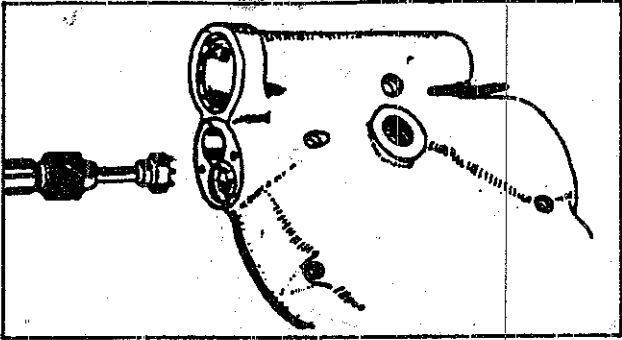


PED - 2025

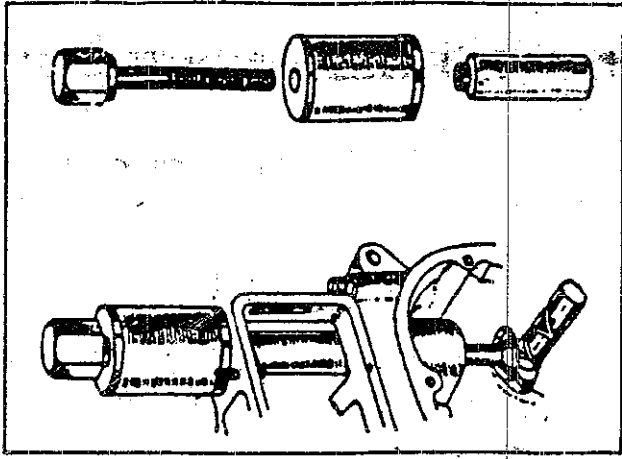


PED - 2026

(FOR OLD VERSION FORK)



PED - 2035



PED - 2040