

PARTE A: MOTOR

Capítulo 1: Desmontaje del motor	Página
Sección 1: Extracción del cilindro y pistón	1
Sección 2: Quitar el lateral Magneto Componentes	3
Sección 3: Extracción de la unidad primaria de Componentes	4
Sección 4: Partiendo del motor de los asuntos	8
Sección 5: Extracción de la caja de cambios de componentes	10
Sección 6: Extracción del cigüeñal y los cojinetes	11
Capítulo 2: Reparación de los componentes de motor	
Sección 1: Reparación de la Asamblea del cigüeñal	13
Sección 2: Cómo funciona la transmisión - (A Terminología) - la localización e identificación de los componentes	15
(B) la transmisión de energía través de los engranajes	21
Sección 3: Comprobación de los componentes de desgaste Caja de cambios	27
Sección 4: acuñar y compromiso Gear	36
Sección 5: Reparando el Cilindro y pistón	48
Sección 6: El calibrado del pistón de Información	53
Sección 7: Instalación de una camisa nueva	54
Capítulo 3: Montaje del Motor	
Sección 1: Instalación de Rodamientos Nuevas y bujes	56
Sección 2: La alineación del cigüeñal	59
Sección 3: Montaje de los asuntos del motor	64
Sección 4: Instalación de componentes de la tabla principal	66
Sección 5: Instalación de los Componentes Top End	76
Sección 6: Instalación de los componentes del lado de Magneto y Magneto Timingthe	81

PARTE B: CARBURACIÓN

Capítulo 1: La operación	Página
Sección 1: Sistemas de Medición	87
Doble carburadores de aguja	
Sección 2: 0 a 1 / 8 del acelerador: El Piloto de Sistema de Medición	89
Sección 3: 1 / 8 a 1 / 4 del acelerador: Cutaway de diapositivas y de gama media-Aguja	91
Sección 4: 1 / 4 a 1 / 2 del acelerador: Diapositivas y MeteringSystem de gama media "	93
Sección 5: 1 / 2 a 3 / 4 del acelerador: Image Slide y Alto SpeedNeedle	97

Sección 6: 3 / 4 de Full Throttle: Diapositiva de Alta Velocidad y Jet principal	99
Sección 7: El dispositivo de medición del flotador	100
Carburadores individual de agujas	
Sección 8: 0 a 1 / 8 del acelerador: El Piloto de Sistema de Medición	103
Sección 9: 1 / 8 a 1 / 4 del acelerador: Image Slide y Jet aguja	105
Sección 10: 1 / 4 a 3 / 4 del acelerador: posición de la aguja de diapositivas y BoosterSystem	107
Sección 11: 3 / 4 de Full Throttle: Diapositiva y principales Jet	109
Sección 12: El dispositivo de medición del flotador	109

Capítulo 2: Ajuste y optimización del carburador	Página
Sección 1: Localización del problema	110
Sección 2: Ajuste en bruto	110
Sección 3: Sintonización fina	113

PARTE C: ELECTRICIDAD

Sección 1: Funcionamiento de la Electricidad Motoplat	115
Sección 2: Prueba de sistema de encendido	115
Sección 3: Funcionamiento del sistema de carga	118
Sección 4: Comprobación del circuito de carga	119
El diagrama de cableado	124A

PARTE D: SUSPENSION DELANTERA y Dirección

Capítulo 1: Cambio del aceite	125
Capítulo 2: La reparación de las Horcas y Dirección	
Sección 1: Eliminación de las horquillas y componentes de dirección	128
Sección 2: Desmontaje de los Tenedores	132
Sección 3: Montaje de los componentes de la dirección	135
Sección 4: Montaje de los Tenedores	138
Sección 5: El montaje de la suspensión delantera	142

PARTE E: ESPECIFICACIONES

Las especificaciones y datos	147
------------------------------	-----

Parte A: MOTOR

Parte A cubrirá el desmontaje, reparación y montaje del motor y sus componentes. Las instrucciones están secuenciados de manera que cubran una reparación completa del motor. Sin embargo, si el deseo de servicio sólo un componente en particular del motor, y no requiere el desmontaje completo del motor, consulte el capítulo y la sección que corresponde a ese componente.

Es aconsejable realizar una limpieza general antes de retirar todo el motor. Es más fácil trabajar en una moto limpia, y siempre resulta en una mayor eficiencia, trabajo de reparación satisfactoria.

Busque o muela destornilladores grandes para que sus consejos le coloque los tornillos del motor OSSA perfectamente. De no hacerlo, dará lugar a daños en la cabeza de los tornillos y apenas hacer la tarea de su remoción y reemplazo más difícil. La mayoría de tiendas de bicicletas venden kits impacto destornillador que le permite aflojar y apretar los tornillos del motor de manera eficiente y sin daño para ellos.

CAPÍTULO 1:

DESMONTAJE DEL MOTOR

Sección 1:

Desmontaje del cilindro de pistón y

1. Limpie el exterior del motor con cuidado, y si va a ser desmontado por completo, dejar escurrir el aceite de la caja de cambios quitando el tapón de 17 mm desde la parte inferior del cárter motor. Después de quitar el tapón, el motor de inclinación lentamente de derecha a izquierda y de adelante hacia atrás. Esto permitirá que el aceite hasta alcanzar el orificio de drenaje detrás de las obstrucciones diversas que normalmente bloquearía su flujo. Después de que el petróleo se le ha permitido bajar desde el motor, comprobar el estado de la junta y el tapón de drenaje, cámbielo por uno nuevo si es necesario. Vuelva a instalar el tapón de vaciado y apriételo.
2. Retire la bujía.

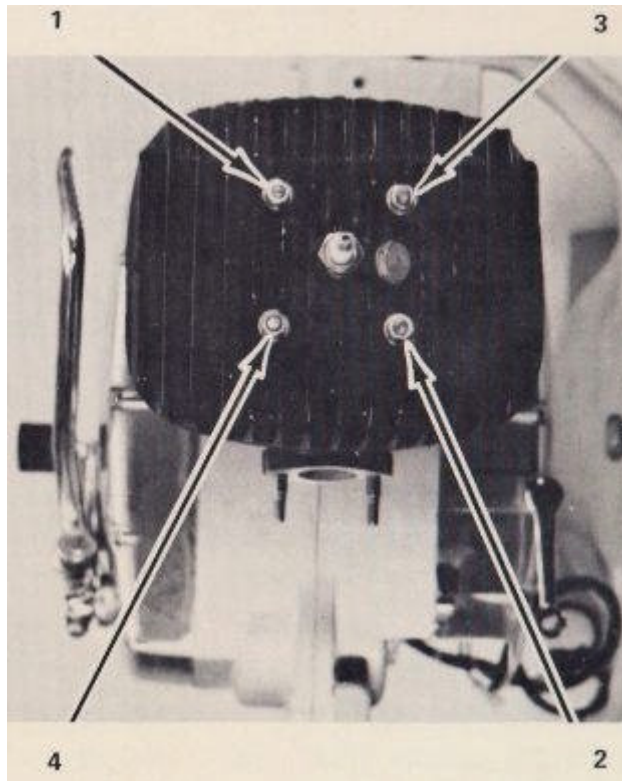


FIG. 1

3. Desde lo alto de la cabeza del cilindro, ver la parte frontal de la cabeza como doce de la noche en la cara de un reloj, utilice una toma de 12 mm para aflojar las cuatro tuercas de la culata 1 / 4 vuelta cada uno en la siguiente secuencia:

Página 1

10:00-4:00 - dos-ocho, como se ilustra en la Figura 1. Utilizando la misma secuencia, afloje las tuercas de otro 1 / 4 vuelta cada uno.

NOTA: Si usted no sigue este procedimiento, se corre el riesgo de deformar la culata.

4. Ahora, retire las tuercas de la culata y las arandelas y levante la junta de culata. Por lo general, la empaquetadura de culata de aluminio se pegará a la cabeza al ser retirado, por lo que sólo es para abrirlas con los dedos.

5. Retire el cilindro lo suficientemente lento como para no romper la guarnición de la base del cilindro, teniendo cuidado de no apoyar el pistón para que no pueda caer contra el cárter motor o los pernos del cilindro. Usted no desea utilizar la guarnición de la base otra vez, pero si usted no es desmontar el extremo inferior del motor, debe tener cuidado de mantener la junta de última hora, como un pedazo de ella o un pedazo de tierra sobre la que puedan caer en el cárter.

NOTA: Si usted es desmontar un motor que se ha ejecutado en condiciones de extrema suciedad o húmedo, y tiene la intención de eliminar sólo el cilindro y el pistón a reparar, a su vez el motor al revés para el retiro del cilindro. Motores de correr bajo estas condiciones a veces se acumulan lodo y el moho en los agujeros a través del cual pasan los postes de madera del cilindro. Si quita el lado derecho del cilindro para arriba, esta suciedad se sitúe en el cárter y los principales pasos de aceite del cojinete.

6. Envuelva un trapo limpio alrededor de la biela para que cubra la abertura del cárter entero. Esto es solo para evitar que los clips de bulón de caer en el cárter, mientras usted los está eliminando. Con un par de pinzas de punta fina, retire los clips del pistón y descartarlos. No es aconsejable volver a utilizar los clips de bulón.

7. Culos la deriva bulón OSSA, N ° 999-202 parte contra un extremo del bulón. Apoyo el pistón con una mano para evitar cualquier carga lateral de la biela. Con la palma de la otra mano, empuje contra la guía de bulón para deslizar el bulón de pistón (Fig. 2). Si el bulón es firme y se

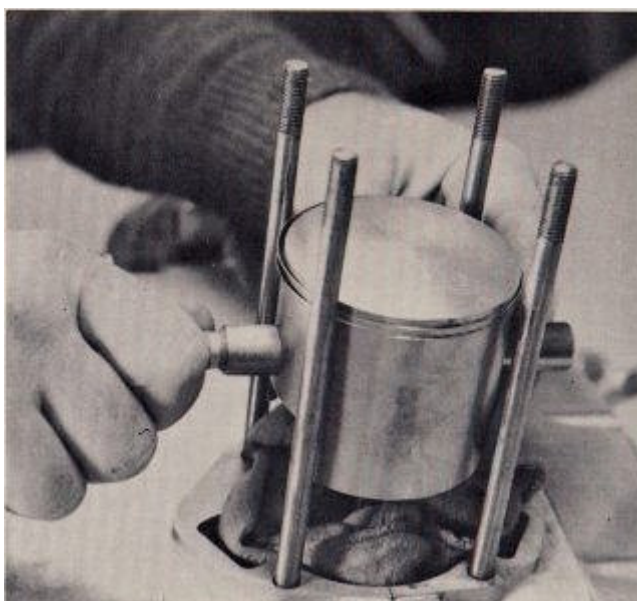


FIG. 2

No mover, eliminar la guía y el uso de un bulón empujando herramienta para extraer el bulón (fig. 3). No intente quitar el bulón y usar la guía con un mazo. En condiciones normales de funcionamiento, la biela no recibe ninguna carga lateral, por lo tanto, no está diseñado para resistir sus efectos. Incluso golpeando ligeramente contra la guía de bulón con un mazo podía doblar la varilla o el mar cojinete de biela.

8. Retire la guía de bulón (o el controlador) del pistón. Quite el pistón y el rodamiento de agujas de la barra.



FIG. 3

9. Retire la guarnición de la base del cilindro, si no salen con el cilindro.

Sección 2:

Extracción El lado Magneto Componentes

1. Retire los cuatro tornillos que sujetan el motor magneto lado cubierta. Esta cobertura se encuentra por dos pequeños pasadores guía hueco que puede mantener con firmeza el caso del motor. Para hacer palanca se suelta, simplemente presione el embrague de accionamiento del brazo hacia adentro. Esto obligará a cubrir el magneto hacia fuera, empujándolo fuera de las clavijas guía. Después de retirar la cubierta, tenga cuidado de no perder el embrague de accionamiento del émbolo, que es la pequeña pieza de forma cilíndrica que se ajusta en el embrague el mecanismo de accionamiento en el interior de la caja.

2. Montar la herramienta de explotación del volante OSSA No.999-206 en los dos orificios o ranuras en el volante magnético. Con una llave de 26mm, retire la tuerca de volante magnético. (Fig. 4)

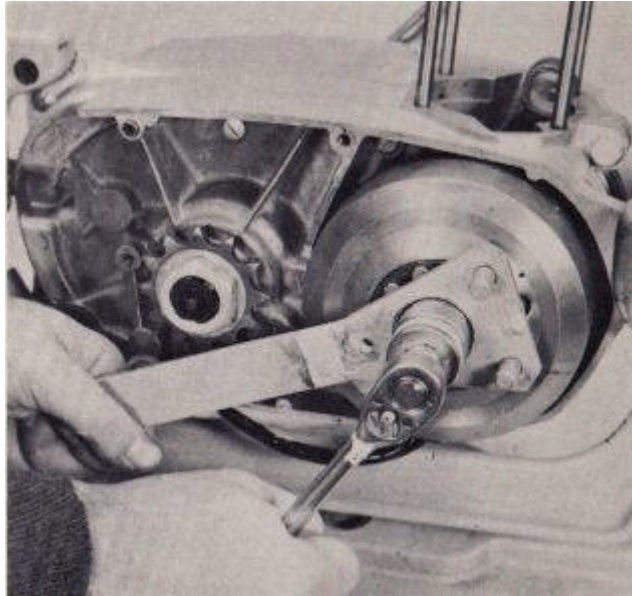


FIG. 4

3. Debe tener el extractor adecuado para quitar el volante magnético. Extractor N ° 114-950-1970 MI única para todos los volantes Stiletto. Extractor N ° 115-970 única para todos los Pioneros y Plonkers 1968 a 1972 y 1968, 1969 y 1971 Stilettos.

4. Atornille el extractor en la rosca prevista en el volante magnético. Es importante que el perno central del extractor de ser respaldado lo suficiente como para permitir que el tirador se atornilla en todo el camino, o se torna de cinco a seis. No hacer esto puede dar lugar a los hilos de la destrucción en el tirador, o el volante, o ambos.

5. Para activar el perno central del extractor, utilice una llave de tubo de 12 mm o la toma final. Gire el perno hasta que el volante se libera de

Página 3

el cigüeñal (Fig. 5). Quitar el volante. Desatornille el botón del volante, y quite la tuerca del volante arandela de seguridad de debajo del extractor.

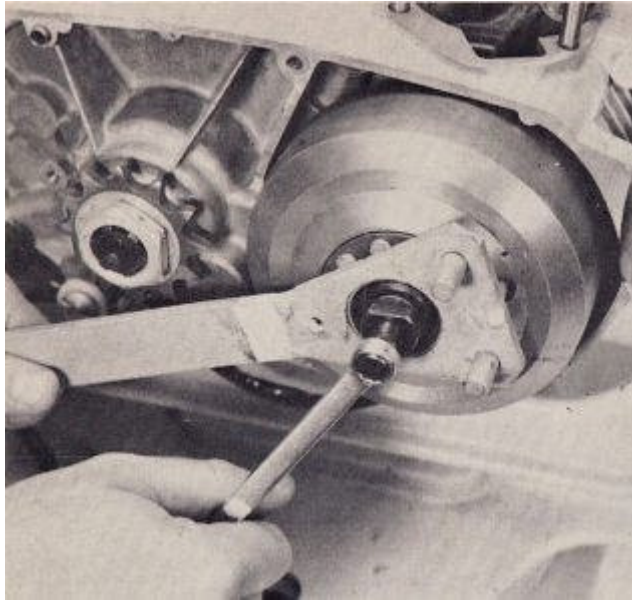


FIG. 5

6. Con un pequeño cincel y afilados un martillo, marque una línea a través de los bordes de la placa del estator del magneto y uno de sus jefes de montaje (Fig. 6). Esto se usará como referencia al volver a montar el motor.

7. Retire los tres tornillos que permiten el montaje del estator de la caja del motor. Quite el perno de 10mm que sujeta el cable de magneto asegurar la correa y quite la correa. Retire el estator y colocarlo dentro del volante magnético para evitar daños a cualquiera.

8. Con un pequeño destornillador y un martillo, golpee suavemente el extremo de la claveta en el eje motor, hasta que esté fuera de la ranura para la llave. Compruebe la clave de los daños y desgaste, y si muestra signos de cualquiera, desprenderse de ella. Si la mantiene, encontrar un punto en el volante magnético, donde el magnetismo es bastante fuerte y almacenar la clave allí.

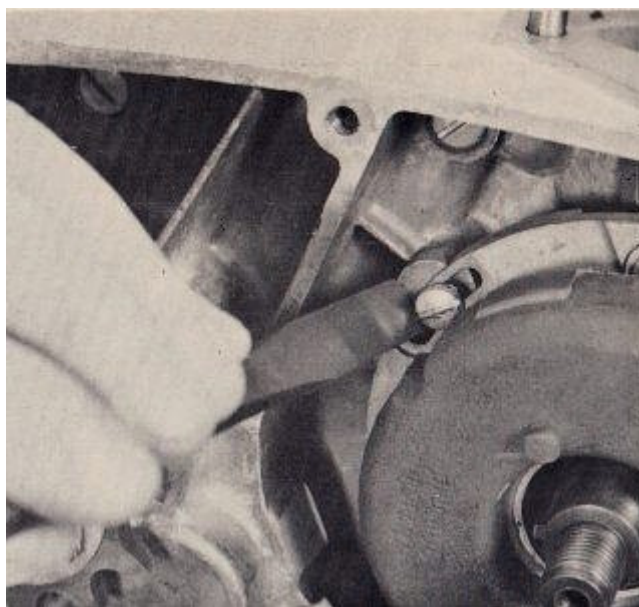


FIG. 6

9. Quite la tapa de goma del eje selector y arandela de fieltro del extremo derecho del eje selector.

Sección 3:

Extracción de la unidad primaria de Componentes

1. Con una llave de 10 mm, afloje el tornillo que monta la palanca de cambios pie a su eje. Quite el perno de la palanca y retire el leverand la pequeña arandela de fieltro polvo de theshaft.

2. Con una llave de 11 mm, afloje el tornillo que monta la palanca de arranque kick a su eje. Quite el perno de la palanca y retire la palanca del eje.

3. Con un destornillador grande o impacto destornillador, aflojar y remover los 10 tornillos que montan el caso primario de la caja del motor. Usando el mismo destornillador grande, levante el caso primario suelta al poner la hoja de la

destornillador debajo del borde de la pequeña tapa de inspección sobre el caso, y el eje del destornillador en el extremo del eje de la patada de arranque como se muestra en la Figura 7. Haga palanca hasta que pueda meter tus dedos bajo el caso, entonces tire de la cubierta hacia afuera para extraerlo.

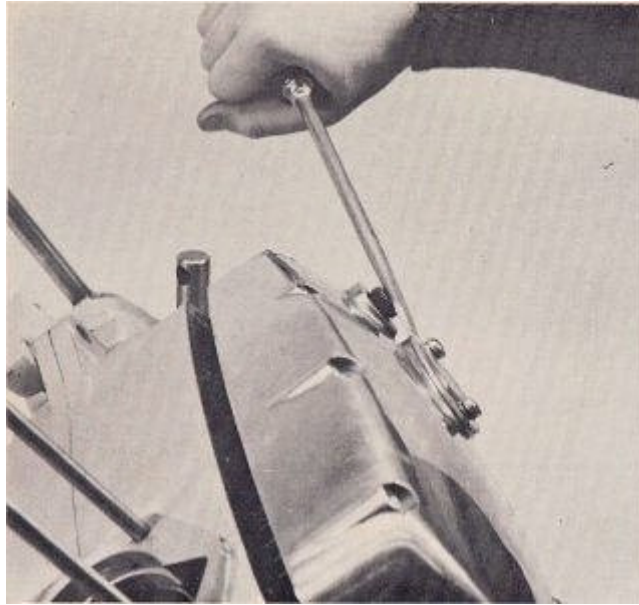


FIG. 7

4. Retire la junta caso primario y los pernos de guía localizar dos. Si estas patillas están atrapados en sus agujeros, que se puede dejar en, pero se debe tener cuidado al manipular el motor para evitar daños a los mismos.

5. Retire la arandela resorte y la arandela plana del eje selector

6. Usando alicates de punta de nariz, enderezar y eliminar los cinco cotterpins de sus fijaciones en el conjunto de embrague.

7. Con un destornillador una llave, retire las cinco tuercas Embrague. Retire los resortes y tazas de primavera.

NOTA: La llave de destornillador se puede hacer cortando una muesca en la punta de un destornillador grande como se muestra en la Figura 7A. Si esto no fuera posible, las tuercas pueden aflojarse con unos alicates de punta fina, teniendo cuidado de no dañar las ranuras en las tuercas. Sólo tiene que utilizar las pinzas para aflojar the.nuts hasta que estén ligeramente superior

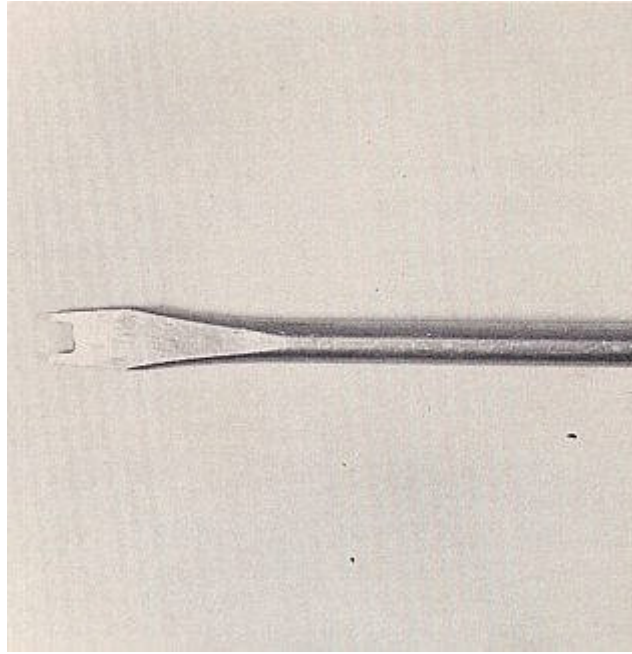


FIG. 7A

a ras con los extremos de los montantes. Un destornillador será suficiente para quitar las tuercas.

8. Quite todos los discos de embrague. El último disco del embrague, o interior se mantendrá probablemente en la assembly. Usando dos destornilladores delgada muy pequeño, quite este plato poniendo los destornilladores debajo de la placa 1800 uno frente al otro, y tirando hacia afuera.

9. Hay dos varillas de empuje del embrague que se ejecutan a través del centro del eje principal de transmisión. Estas varillas de empuje están separadas por un cojinete de bolas pequeñas. Retire la varilla de empuje a la izquierda por la inclinación del motor de modo que el lado de accionamiento principal es hacia abajo. Lentamente retire la izquierda

Página 5

varilla de empuje mientras mantiene la otra mano por debajo del conjunto de embrague. Cuando la varilla de empuje está totalmente retirada, la bola debe rodar fuera del eje en su mano.

10. Retire la varilla de empuje derecho tirando de él hacia afuera desde el retén en el centro de la rueda dentada de transmisión.

11. Montar el OSSA-embrague sosteniendo la herramienta N ° 999-204 a los centros de embrague y gire a la izquierda el embrague hasta que el mango de la herramienta se apoya en la parte superior del conjunto de accionamiento junta elástica, como se muestra en la Figura 8. Con una toma de 22 mm, afloje y quite la tuerca del embrague.

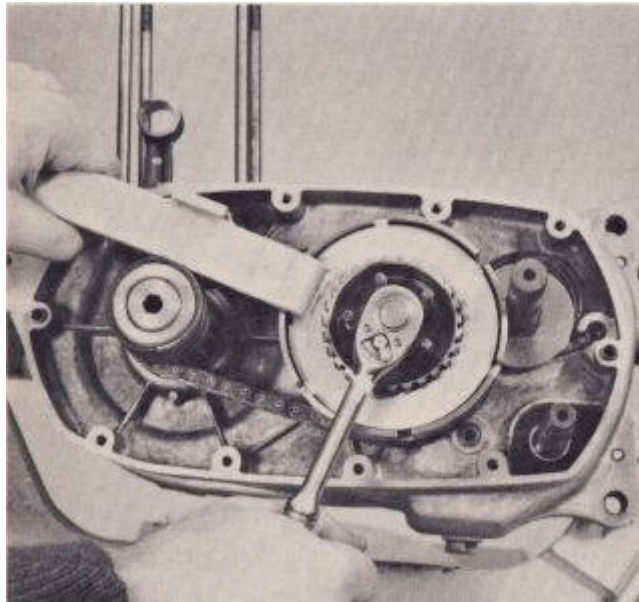


FIG. 8

12. Con la herramienta de sujeción del embrague todavía en su posición, y el uso de la OSSA junta elástica de la unidad N ° 999-210 llave de tuerca, afloje la tuerca allen junta elástica de la unidad (Fig. 9). Retire la tuerca hexagonal, arandela de seguridad, deje exterior del resorte y la leva de acoplamiento exterior.

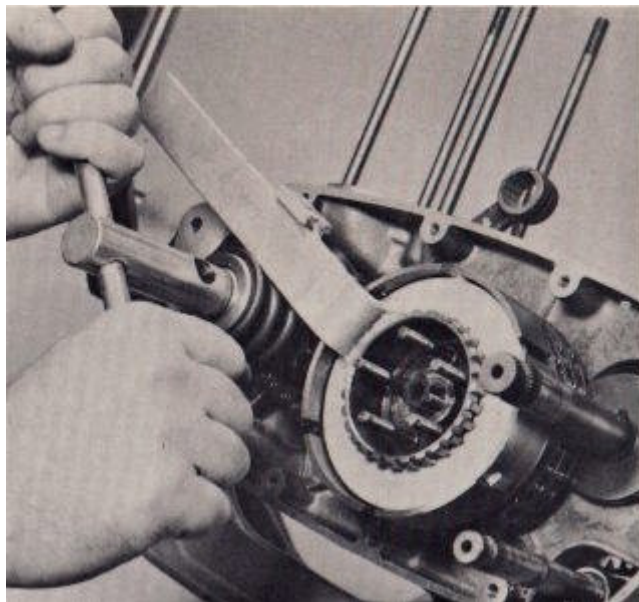


FIG. 9

13. Retire el cubo del embrague interno. En ocasiones, el cubo del embrague interior no se salga de la eje principal fácilmente. Esto se debe al exceso de Loc-Tite de la tuerca del embrague recogida entre el eje y el cubo, haciendo la mudanza difícil. Si esto

ocurre, el Loc-Tite puede ser suavizado por el calentamiento del área donde el centro se une al eje con un soplete de propano.

14. Retire el cubo del embrague exterior, la cadena primaria y la rueda dentada del motor como una unidad. Retire del eje de transmisión, la carrera interna del rodamiento de agujas del embrague, el espaciador el orificio interno y el gran arandela endurecida plana.
cubo del embrague interno.

15. El eje impulsor es una junta elástica de ajuste a presión en el lado primario del cigüeñal. Usted tendrá que utilizar varias herramientas OSSA especiales para quitarla. En primer lugar, el hilo de rosca protector, N ° 999-214

Página 6

en la rosca del cigüeñal (Fig. 10). Luego, coloque la llave de la herramienta, N ° 999-215 de la junta elástica de

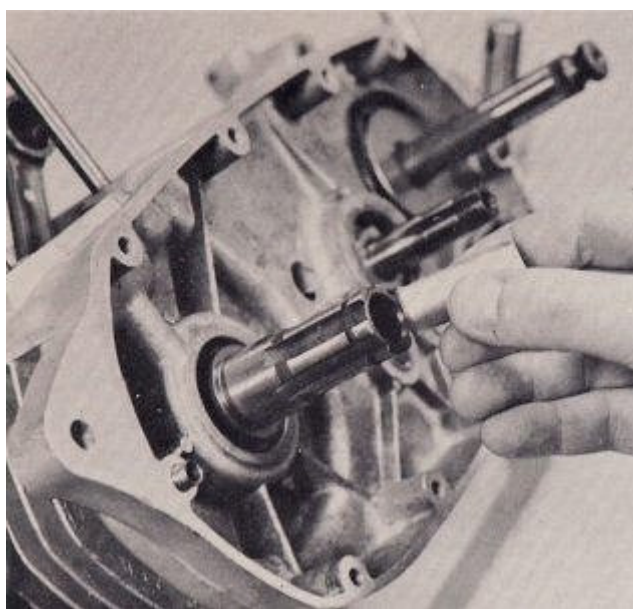


FIG. 10

unidad del eje (Fig. 11). Por último, instale la unidad de extractor cush, N ° 999-213, y empuje hacia abajo lo suficiente para exponer la ranura en la parte superior del árbol de transmisión junta elástica. Montar los dos collares

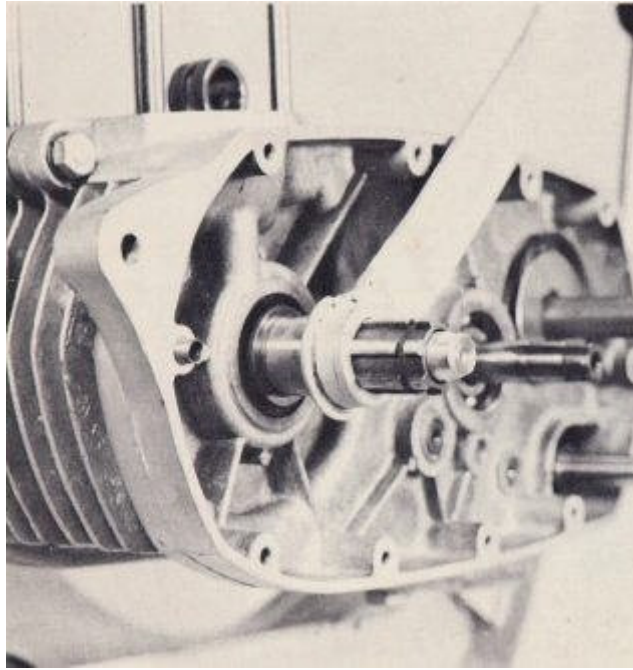


FIG. 11

a la ranura del eje (Fig. 12) y gire la manija de la derecha extractor hasta que se detiene apretado contra el cuello. Sosteniendo la

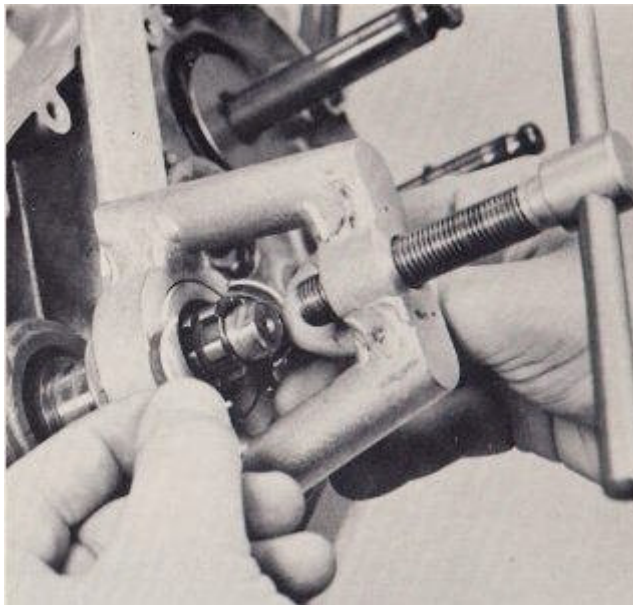


FIG. 12

llave inglesa en la mano, apretar el mango del extractor con la otra mano. Es posible que desee utilizar una sección corta de cañería en el asa del extractor para el apalancamiento adicional. Haga esto hasta que sienta que el eje impulsor junta elástica de complemento suelta desde el cigüeñal. Retire el tirador, llave fija y protector de rosca y, por último, el eje impulsor junta elástica.

16. Con un par de alicates de anillo elástico externo, quite el anillo de cierre de la patada de arranque del eje. Se recomienda que este anillo elástico ser desechados cada vez que

se retira y se sustituye por uno nuevo. Retire la arandela grande debajo del anillo de cierre.

17. Con un destornillador grande, libre al final bucle de la patada de arranque del resorte de retorno de su montura en el caso. Tenga cuidado de no dejar volar fuera de su eje y le pegará en la cara o la mano.

Page7

Con un gancho de resorte o alicates de punta de aguja, quite el otro extremo del resorte de la patada de arranque del eje.

18. Retire la patada de arranque y resorte de retorno de la lavadora que otros grandes está por debajo de la primavera.

Sección 4:

Partiendo el cárter motor

1. En el lado derecho del motor, afloje el motor de 11 tornillos caso 1 / 4 vuelta cada uno. A continuación, retire los tornillos de partida a la mitad de los casos y de trabajo hacia los extremos (Fig. 13).
2. Retire el tornillo de cabeza grande con la arandela de nylon detrás de él en el lado inferior derecho del motor. Este es el cambio de tambor tornillo de retención. Retire el muelle y el émbolo que está detrás del tornillo.
3. Apague el motor para que el caso contrario motor izquierdo quede hacia arriba. Con 13 mm y 14 mm de llaves de boca, afloje y quite la tuerca y el perno en la parte delantera del motor.
4. Hay tres pernos de guía que localizan los casos de motores de unos a otros. Hay uno en el agujero en la parte frontal del motor y una a través de cada uno de los motores traseros de montaje

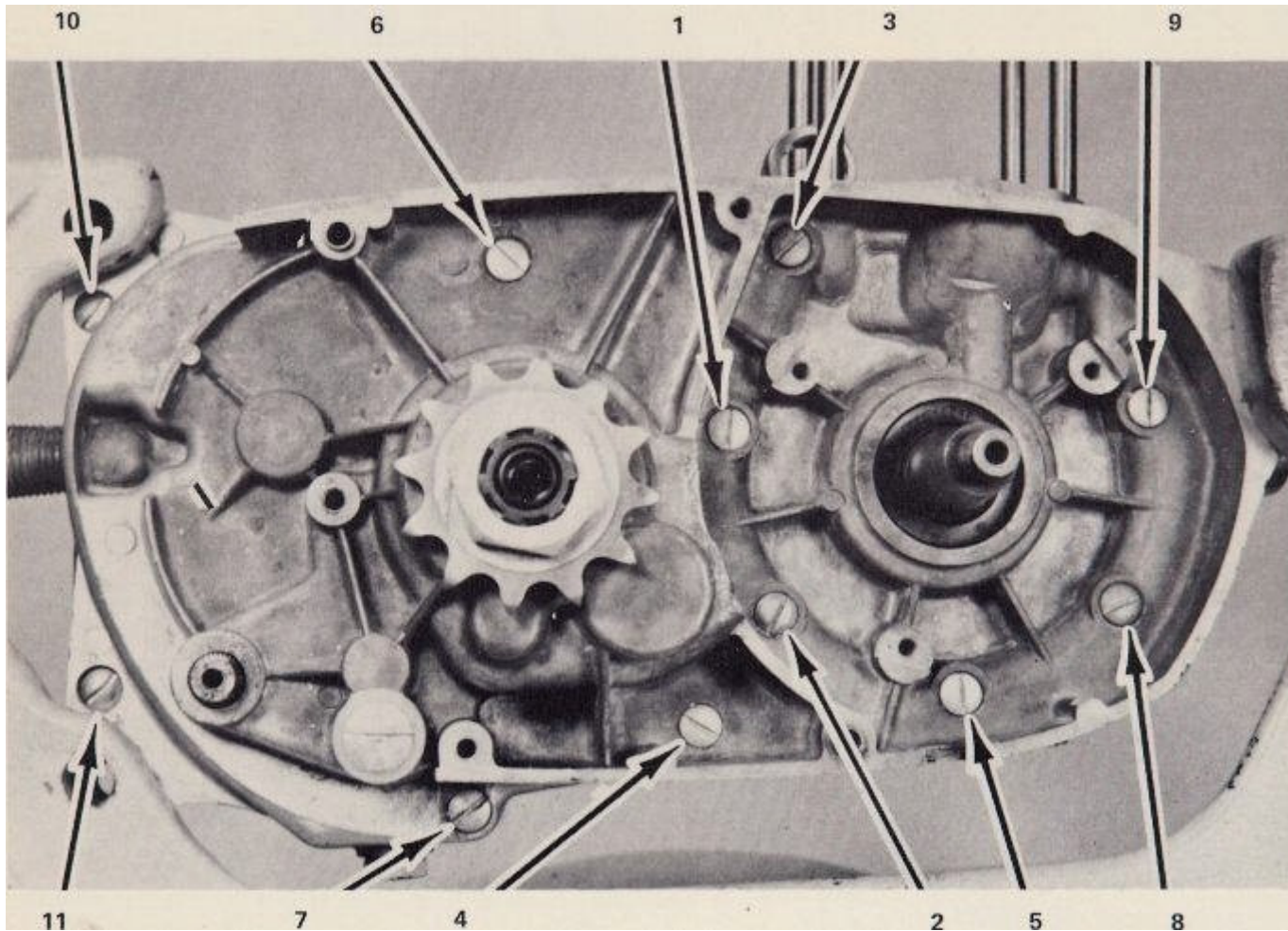


FIG. 13

Página 8

agujeros. Desde el lado izquierdo, con una aguja tipo de diámetro adecuado y un pequeño martillo, golpee suavemente las clavijas de sus agujeros (Fig. 14).

NOTA: Una pieza pequeña de $3/8$ " vara se puede utilizar como una deriva para quitar el perno anterior. Una pieza similar de $1/2$ " vara será suficiente para los dos pernos traseros.

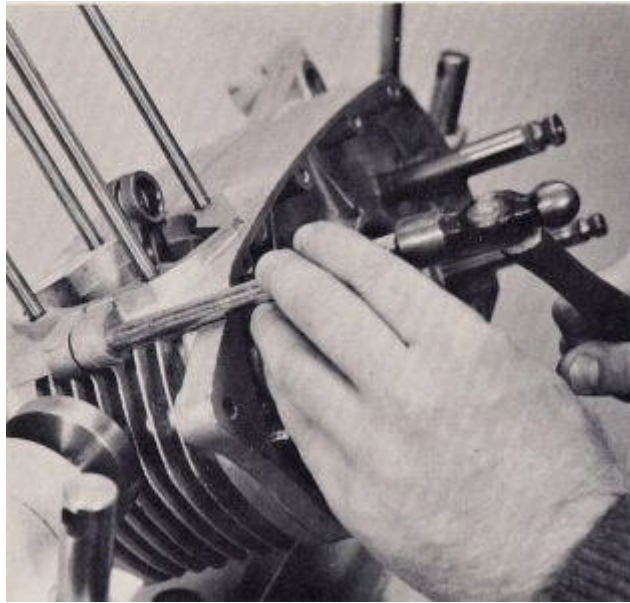


FIG. 14

5. Con el lado izquierdo del motor sigue mirando hacia arriba, golpee suavemente el extremo derecho del cigüeñal con una goma o un mazo de plástico hasta que los casos comienzan a separarse. Entonces, agarre el caso de la mano izquierda; la transmisión debe permanecer intacta en el caso de la mano derecha. Los ejes de transmisión puede tratar de mantenerse en el caso de la izquierda. Si lo hacen así, suavemente empuje hacia abajo en el caso de la mano derecha mientras usted está levantando el caso de la izquierda. No permita que cualquiera de los ejes, con excepción del cigüeñal, que deben retirarse más de $1/4$ " en el caso de la mano derecha. Si esto ocurre, podría cuñas permite a caer en el extremo derecho de los ejes, lo que hace que sean difíciles de identificar cuando se vuelva a montar la caja de cambios.

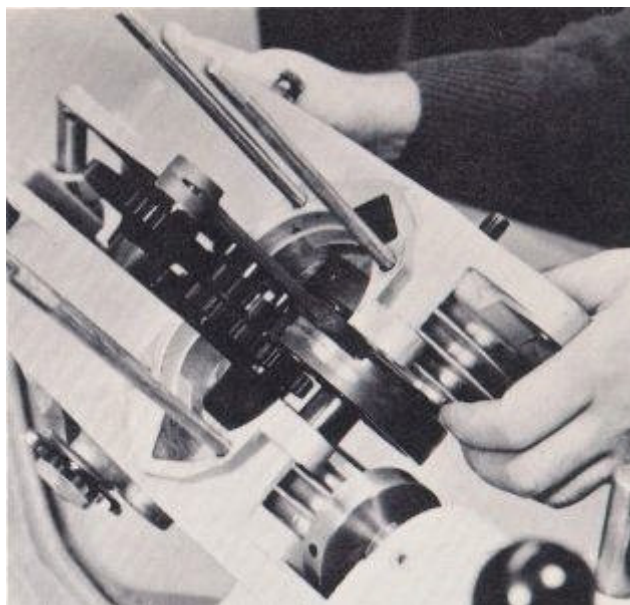


FIG. 15

6. Después de quitar la caja del motor a la izquierda y antes de colocarlo a un lado, revisar el interior del caso sobre los patrones de montaje del eje principal, layshaft, cambio de tambor, y el retroceso del eje de arranque. En ocasiones, las calzas se adherirá a estos jefes, cuando el caso se elimina. Si lo han hecho, retírelos y ponerlos en sus respectivos ejes.

7. Retire el cigüeñal arandelas cuñas, ya sea del extremo derecho del cigüeñal o el rodamiento principal derecho y etiquetarlo.

NOTA: La cantidad de juego en cada eje en la caja de cambios y el cigüeñal es importante. La fábrica se ajusta cada caja por separado, añadiendo arandelas cuña cuando sea necesario para ganar el juego final correcto y el compromiso de engranajes. El cigüeñal es también adecuada para ajustar de manera individual centrado y jugar finales. Estos suplementos vienen en diferentes grosores. No se mezclan las cuñas, ya que esto hará el trabajo de montaje más difícil.

Sección 5:

Extracción de la caja de cambios de componentes

1. Gire el caso de motores de la mano derecha de modo que los ejes de transmisión están apuntando hacia arriba en un ángulo de 450 (Fig. 16). Retire la junta caso el centro y que se deshagan. Levante el tubo del respiradero de plástico con ranuras.

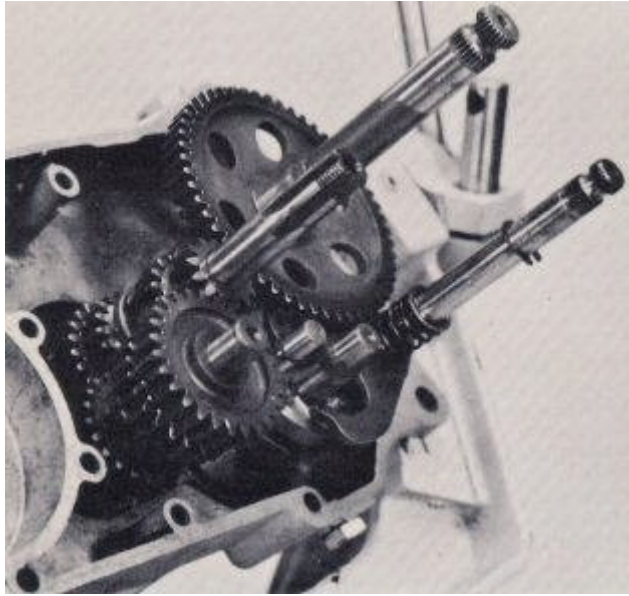


FIG. 16

2. Gire la patada hacia la derecha del eje de arranque hasta que usted puede tirar toda la ensambla de la caja del motor a mano derecha. Levante el ensamble, asegurándose de que no ha perdido ninguna de las arandelas de calce en cada extremo del eje.

3. Retire el eje selector tirando de ella hacia fuera. Normalmente no hay arandelas cuña en el extremo derecho del eje selector.

4. Es más fácil para quitar el resto de la unidad de caja de cambios as.a componentes. Para ello, sujete el eje principal layshaft y con la mano izquierda y el cambio del tambor y el paso del eje tenedor con la mano derecha. Ahora debe ser capaz de rodear a este conjunto de piezas mediante la ampliación de los pulgares y los dedos alrededor de ellos. Con un tirón firme y pareja, levantar toda la ensambla y de la caja del motor mano derecha como se muestra en la Figura 17. El dispositivo manual de extrema derecha en el eje principal seguirá siendo en el caso. Este es el quinto engranaje loco. Compruebe que los jefes de montaje en el caso de la mano derecha para las cuñas. Tenga mucho cuidado de no perder o la mezcla de cualquiera de las arandelas cuñas.

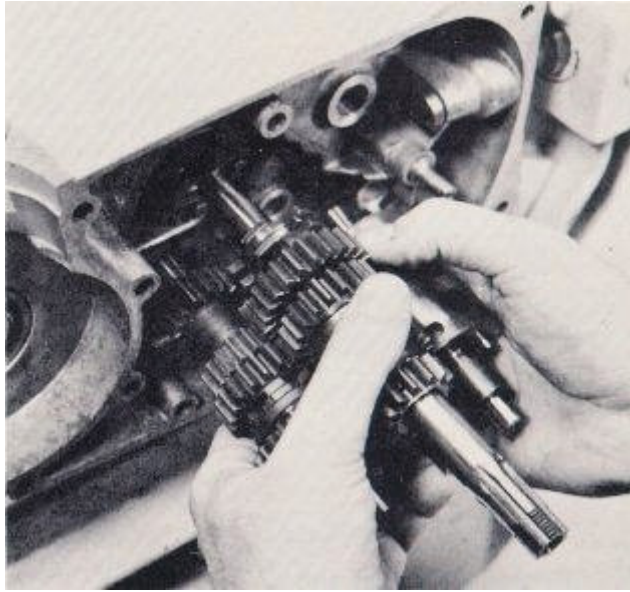


FIG. 17

5. Retire los dos rodamientos de agujas y el separador de la parte interior de la quinta rueda accionada. Con un martillo y un cincel para apalancar la tuerca de la rueda dentada arandela de la lengüeta en la parte exterior de la caja del motor derecho. Coloque la caja de cambios apropiados OSSA llave de rueda dentada de la rueda dentada. La pieza UD10-999-207 se utiliza durante 12 piñones de dientes. La pieza UD11-999-207 se utiliza para el 11 y 13 piñones de dientes. Como se muestra en la Figura 18, utilizando la llave de tuerca de la rueda dentada OSSA N ° 999-205, gire la tuerca de la rueda dentada en sentido horario para aflojarla.

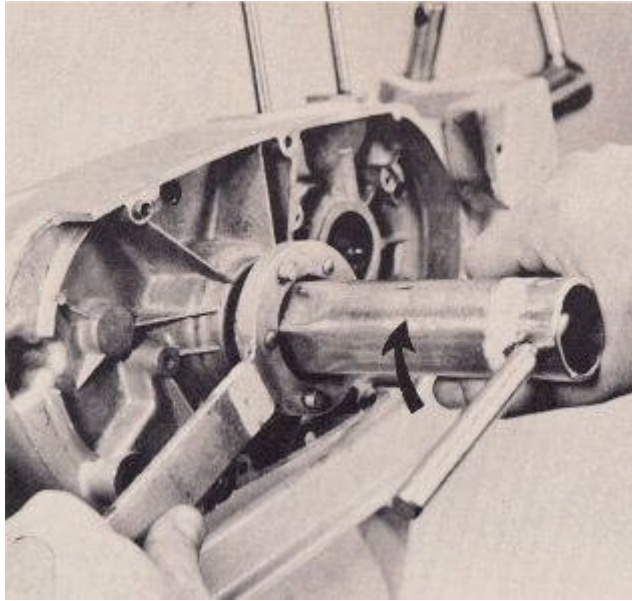


FIG. 18

6. Quite la tuerca, la arandela y la rueda dentada. Toque en la final de la quinta rueda accionada con una maceta suave hasta que quede libre del rodamiento. Finalmente, quite el piñón distanciador de la parte interior del sello de aceite de transmisión.

7. Si desea quitar el sello de aceite pequeña del centro de la rueda accionada quinto, haga palanca se suelta con una de las varillas de empuje del embrague.

Sección 6:

La eliminación de cigüeñal y los cojinetes

1. Todos los cojinetes y bujes en el motor OSSA deben ser removidos e instalados por el calentamiento del motor de los casos. Esto permite que los rodamientos a colocarse suavemente de sus monturas y los nuevos a instalar sin fuerza alguna que se aplica a ellos.

NOTA: No conduzca o presione los rodamientos adentro o afuera. Esto sólo puede resultar en daños a los cojinetes y tal vez la destrucción de los casos del motor. Si alguno de los cojinetes o bujes no puede

2. Calentar el caso al motor primario con un horno o una estufa eléctrica pequeña durante unos 10 minutos, o hasta que la temperatura de la caja es de unos 2500 - 3000F. Si la estufa no está disponible, usted puede calentar los casos con una antorcha. Si lo hace, es importante mantener la antorcha en movimiento para evitar la concentración de la llama en un área, y para calentar todo el caso de manera uniforme. No a fuego los casos, ya que pueden desvirtuar después de alcanzar una cierta temperatura. Incluso si desea eliminar sólo los cojinetes del cigüeñal, el calor de todo el caso para evitar su deformación.

3. Si desea volver a utilizar los sellos del cigüeñal, tenga cuidado de no permitir que la llama de la antorcha a entrar en contacto directo con ellos o porque puede ser peligroso debido al calor excesivo.

NOTA: No se recomienda que los sellos del cigüeñal ser reutilizados. Son baratos y debe ser renovado cada vez que el cigüeñal se quita o se separó el cárter.

4. Cuando el caso contrario motor izquierdo se ha calentado a la temperatura deseada, envuelva un trapo alrededor del eje del disco magneto lado y tire del montaje del cigüeñal de la caja. lleva la cara principal principal seguirá siendo en el cigüeñal. Si el cigüeñal no se retirarán, el apoyo a la caja sobre una pequeña caja de madera para que la manivela está colgando libremente, y empujarla fuera de la caja (Fig. 19). Si es necesario, toque el extremo del eje del lado de la transmisión primaria suavemente con un martillo de plástico o de cuero crudo para eliminarlo.

Página 11

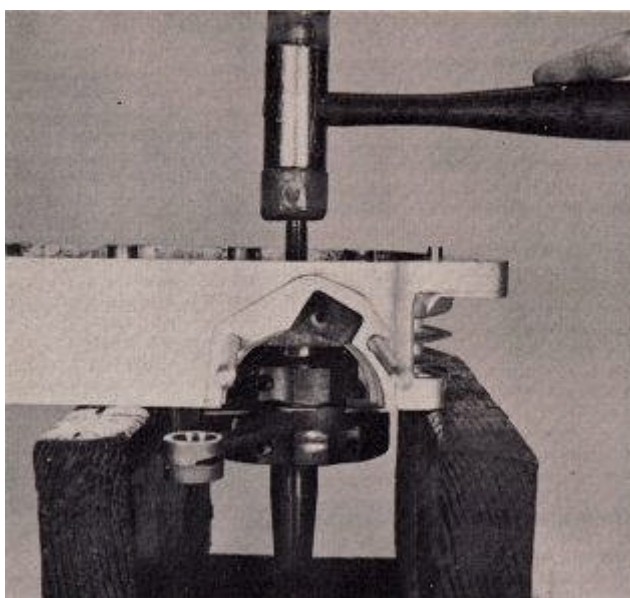


FIG. 19

5. Si el rodamiento eje principal de transporte o layshaft casquillo en el caso lado del motor principal son de retirarse para ser sustituido, hágalo ahora, mientras que los casos aún están calientes. El rodamiento puede ser removido por empujar o golpearla suavemente con un mazo de plástico o de cuero crudo. El casquillo debe ser removido de la misma manera, ayuda de un tubo que le toque a cabo.

6. Para quitar el bearings y bujes de la caja del motor magneto lado, el calor en el caso de la misma manera que el caso lado primario. Cuando está suficientemente caliente, golpee suavemente los rodamientos de sus monturas con un mazo y un diámetro adecuado.

7. El layshaft casquillo en el caso lado magneto está en un agujero que no se va todo el camino a través del caso. Para retirarla, a su vez el caso para que el buje está hacia abajo hacia la parte superior de un banco de madera. Toque suavemente el caso contra el banco. Si los casos son lo suficientemente caliente y se golpea la parte superior de la banca en ángulo recto con el borde interior de la caja, el buje se caerán con dos o tres golpes.

8. Para eliminar cualquiera de los sellos del cigüeñal o las juntas de la unidad de transmisión de rodamiento, ligeramente fuera a tocar con un mazo y el diámetro adecuado, empuja hacia afuera desde el interior de los casos. Una manera fácil de hacer una deriva de esto es para localizar un 3 / 8 "o 1 / 2" llave tubo cuyo diámetro exterior es ligeramente menor que el de la junta. Montar una extensión a la toma y el uso de una maceta suave al toque cuidadosamente los sellos de sus monturas.

9. Si el rodamiento principal debe ser removido de la parte principal del cigüeñal, puede ser necesario palanquear sueltas con dos destornilladores grandes o dos barras de palanca como se muestra en la Figura 20.

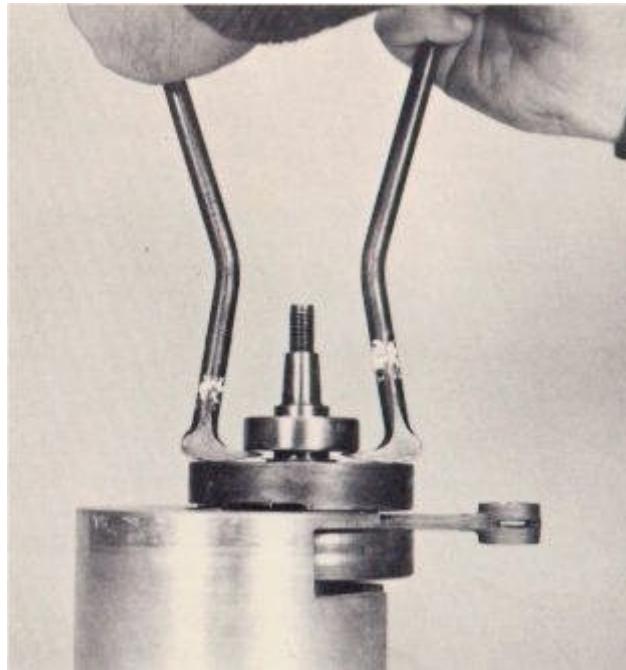


FIG. 20

NOTA: La eliminación de este cojinete exige que se Forzaron utilizando la presión por debajo de su raza externa. Sin embargo, se monta en el cigüeñal por medio de un ligero ajuste a presión en su pista interior. Esto significa que la carga lateral provocada por la intromisión es totalmente absorbida por las bolas en el rodamiento. Esta carga microscópicamente pueden estropear las carreras o las bolas y provocar una falla prematura del cojinete. Por esta razón,

no vuelva a usar el lado primario rodamiento principal una vez que ha sido Forzaron la cigüeñal.

10. Si alguna arandelas cuñas se colocan entre el lado primario rodamiento principal y el volante, quitarlo de la manivela y etiquetarlo.

CAPÍTULO 2:

REPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL MOTOR

Sección 1:

Reparación de la Asamblea del cigüeñal

1. Todas las reparaciones que serían necesarias en un cigüeñal OSSA requieren el uso de un buen herramientas especiales. En primer lugar, una prensa con una capacidad mínima de 15 toneladas que se necesita. Un artefacto para el prensado de los volantes de inercia además se requiere, junto con una alineación muy especial plantilla para presionar juntos. Un conjunto de maquinistas centros equipados con dos indicadores de línea también son necesarias para comprobar la alineación después de volver a montar el cigüeñal. Por estas razones, se recomienda encarecidamente que le dan el cigüeñal a su distribuidor OSSA para su reparación. Si no tiene el equipo para hacerlo, puede enviarlo al distribuidor OSSA donde un completo conjunto de herramientas duplicado fábrica de línea de montaje se utiliza para facilitar cualquiera o todas las reparaciones del cigüeñal.

2. El cigüeñal se puede decir que necesitan reparación cuando:

- A. La barra de conexión está dañado.
- B. Los volantes no están alineados dentro de las tolerancias especificadas.
- C. Cuando sea volante está dañado.
- D. Cuando la biela, cigüeñal y rodamientos están desgastadas o dañadas.
- E. Cuando extremo pequeño de la biela (bulón) el agujero está roto o dañado.

3. Los volantes de inercia del cigüeñal debe estar en la alineación casi perfecta para asegurar prooer rodamiento y la vida del cierre, el equilibrio y la sincronización del encendido del motor. Si un conjunto de centros de maquinistas o un sustituto razonable está disponible, montar el cigüeñal en ellos como se muestra en la Figura 21. Medido en el

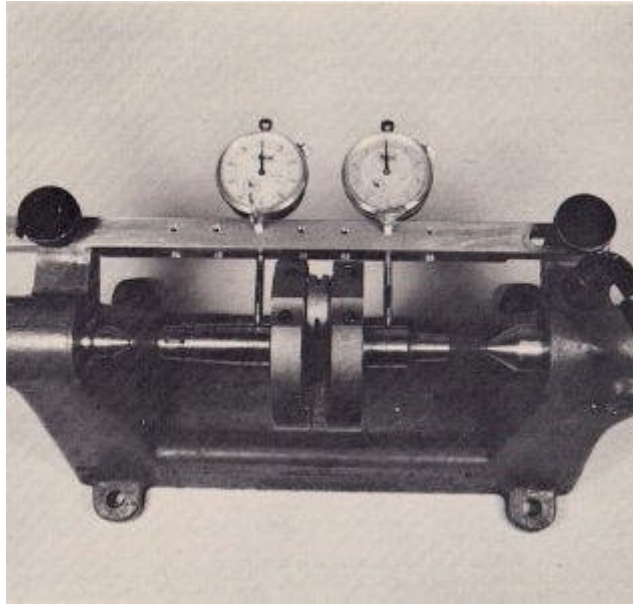


FIG. 21

Página 13

punto en el que los cojinetes principales de montaje a cada lado del cigüeñal, no debe haber más de .001 "run-out de los volantes de inercia. Si hay más, o si sospecha desalineación del cigüeñal, pero no tienen los equipos para el control de ella, dar a la Asamblea del cigüeñal completa a tu distribuidor OSSA para la inspección y reparación.

4. Si la cantidad de espacio libre en la biela teniendo gran final se ha convertido en exceso, será necesario el reemplazo. Si se puede detectar una aspereza en el rodamiento, o cualquier perceptible el juego vertical de la biela, debe ser reemplazado. Al sustituir el cojinete de biela, debe hacerse como un conjunto, es decir, una nueva biela, cigüeñal, rodillos y jaula de rodillos. Esto es necesario porque la varilla es la base del rodamiento exterior y la muñequilla es la base del rodamiento interior. Para volver a colocar uno de estos sin tener que reemplazar todos ellos es una pérdida de tiempo y dinero, ya que la esperanza de vida de un conjunto de cojinete sería muy corto.

5. El cojinete de bulón debe ser chequeado por los daños o desgaste. Limpie el interior del extremo pequeño de la biela, bulón y el cojinete de bulón. Ponga el rodamiento en el extremo pequeño de la biela, luego inserte el bulón. Colocar el bulón de manera que el área de la clavija que los rodamientos de agujas pasee en se centra en la presión. Sostenga la varilla firmemente con una mano y trate de mover el bulón en todas las direcciones para verificar si el aclaramiento (fig. 22). Si se puede detectar cualquier juego notable en esta asamblea, sustituir el bulón y cojinete y vuelva a comprobar. Si no hay juego notable es entonces evidente, el antiguo conjunto biela pueden ser retenidos, usando una nueva bulón y el rumbo.

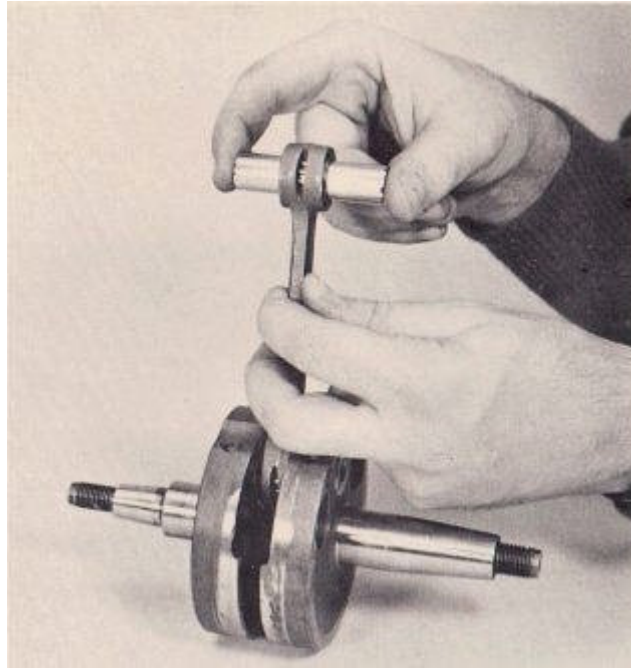


FIG. 22

NOTA: A diferencia del conjunto de cojinetes de biela, el bulón no tiene que ser sustituida por un conjunto completo. Esto se debe al hecho de que el cojinete de biela está sometido a cargas pesadas y los cambios de dirección mientras se gira a una alta RPM. El cojinete de bulón es sometido a cargas pesadas y los cambios de dirección, pero en lugar de girar en 3600 todas las revoluciones del motor, se limita oscila adelante y atrás en un arco inferior a 300. Por esta razón, los componentes individuales del cojinete bulón se puede instalar para obtener el espacio adecuado, siempre que los componentes se reutilizan en buena forma.

Sección 2:

Cómo la transmisión de Obras

Esta sección le permitirá identificar correctamente todos los componentes de la transmisión y el mecanismo de selección, y comprender cómo cada uno de ellos funciona como una parte esencial de toda la unidad.

A. Terminología -

Localización e identificación de los componentes

1. Los dos ejes giran en torno a la caja de cambios son el eje principal y el layshaft. El poder es entregado a la caja de cambios a través del embrague, que se monta en el extremo izquierdo del eje principal

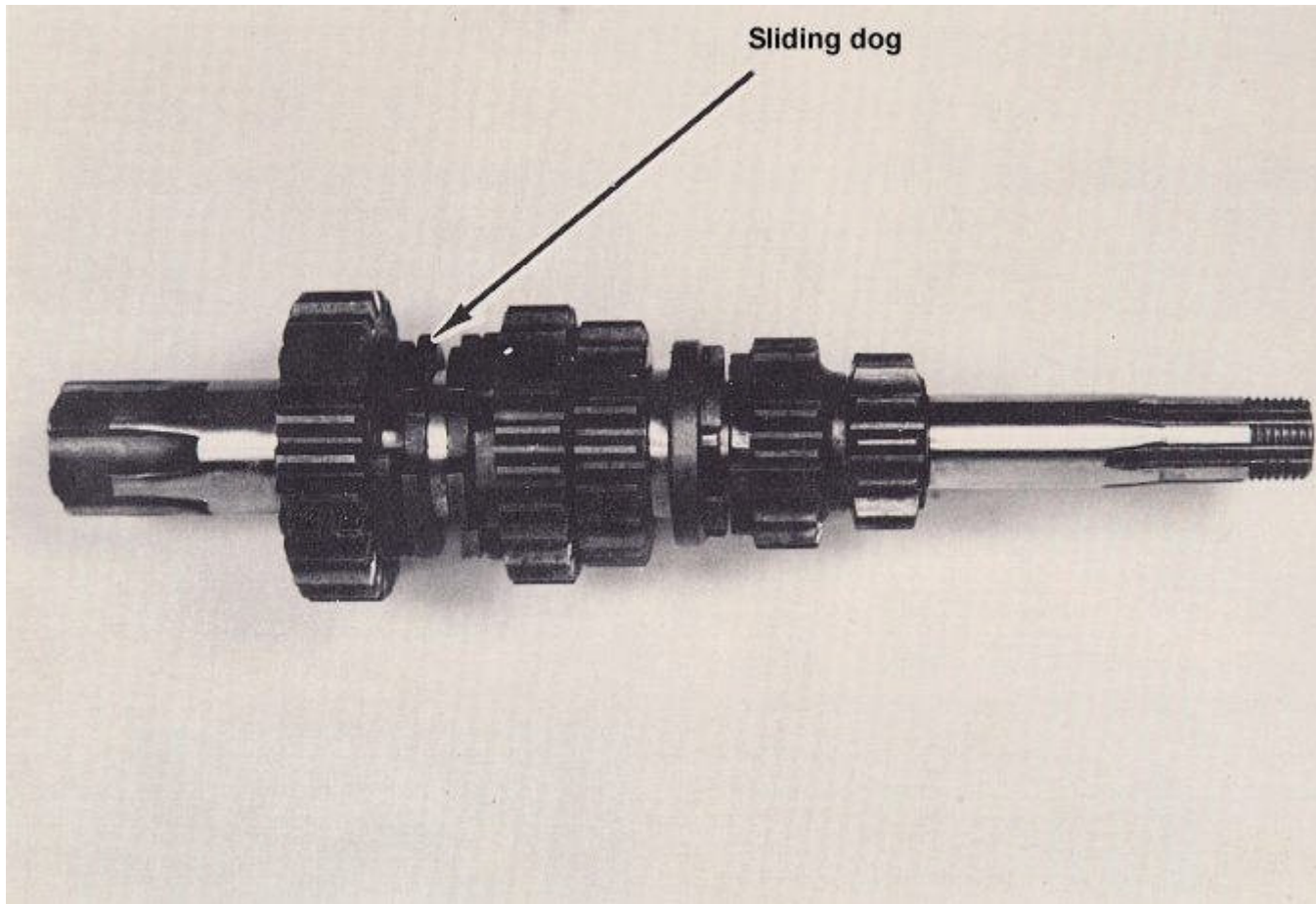


FIG. 23

Hay cinco velocidades en el eje principal, (Fig. 23) uno de los cuales se puede deslizar hacia atrás y adelante a cambio de marcha a su izquierda. Este compromiso se realiza por estacas pequeñas a los lados de los engranajes. Estos perros se llaman las clavijas de acoplamiento. El eje principal también utiliza una marcha por separado la participación dispositivo llamado un perro de deslizamiento.

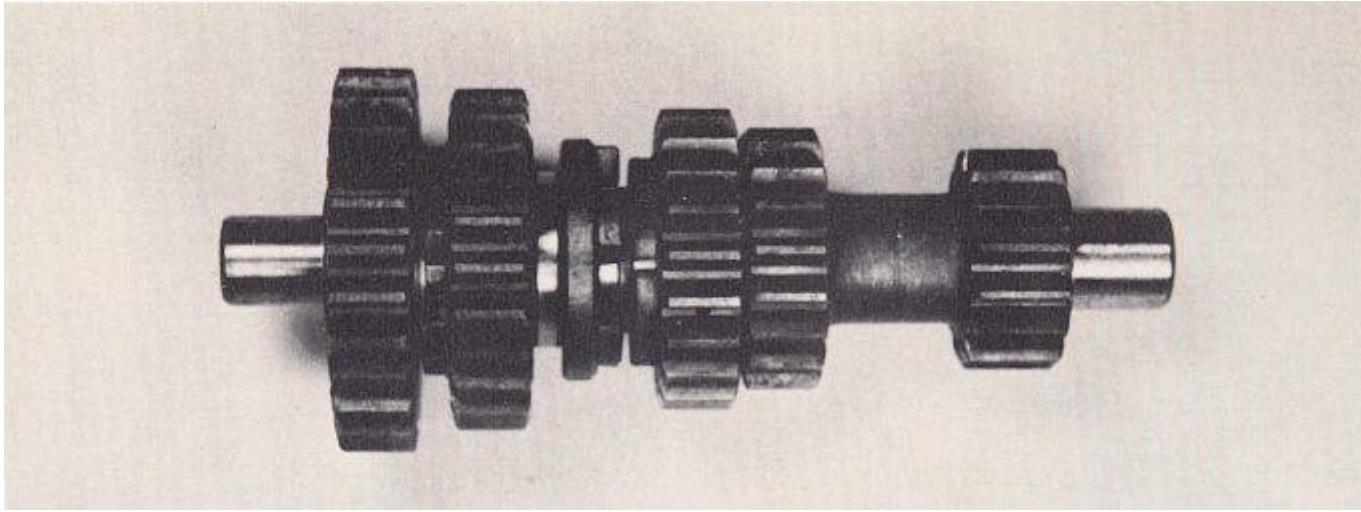


FIG. 24

2. El layshaft es el otro eje orientado (Fig. 24). Su función principal es proporcionar un medio para cambiar la relación, o la velocidad del eje. También tiene un arte que se puede deslizar hacia atrás y otro lado para engranar las marchas a ambos lados de la misma.

3. Los engranajes deslizantes y deslizantes perro se mueve adelante y atrás al cambiar las horquillas. (Fig. 25). Hay tres de estos en la caja de cambios, dos en el eje principal y otro en el layshaft. Las horquillas de cambio de encajar en las ranuras mecanizadas en los engranajes deslizantes y deslizantes perro. Estas ranuras permiten el tren o un perro para girar mientras se mantiene en su lugar por los tenedores. Las horquillas de cambio de diapositivas de ida y vuelta en el eje del tenedor palanca de cambios.



FIG. 25

4. Las horquillas de cambio se acciona mediante el cambio de tambor (Fig. 26). Las horquillas de cambio tienen un pequeño, redondo y espiga mecanizada en cada uno de ellos. Estas clavijas encajan en las ranuras cortadas en la superficie del cambio de tambor. Cada tenedor cambio tiene su propio ritmo. Cuando el tambor gira está cambiando, las ranuras de las horquillas se mueven hacia atrás y adelante, con la

participación de los engranajes correcta. El tambor se corta de manera que sólo se mueve un tenedor a la vez, y arte sólo un perro, o el paso está comprometido a la vez.



FIG. 26

Página 16

5. El cambio de batería tiene seis depresiones, hoyuelos o mecanizado en su extremo derecho (Fig. 27).

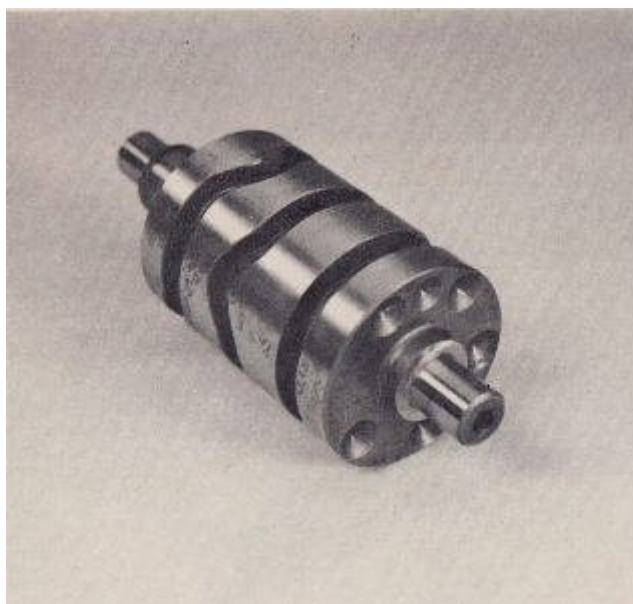


FIG. 27

Hay cinco grandes y uno pequeño. Estas depresiones se llaman agujeros retén. Cuando la transmisión está en cualquier arte de uno, un émbolo con resorte se ajusta a uno de estos agujeros, manteniendo el tambor en posición de modo que las vibraciones u otras fuerzas no puede jar fuera de velocidad. Hay un gran agujero para cada arte, y un pequeño agujero para neutral. El dispositivo que contiene el émbolo también tiene un resorte, un tornillo hueco de cabeza grande y un nylon de la arandela de sellado. Este dispositivo se llama el conjunto de retén, y encaja en el agujero roscado en la parte inferior derecha la parte trasera de la caja del motor derecho (Fig. 28).

6. El cambio de batería cuenta con cuatro clavijas redondas que sobresalen de su extremo izquierdo. Estas clavijas se llaman pins selector (Fig. 26). Son parte de los medios por los cuales el cambio de batería se enciende.

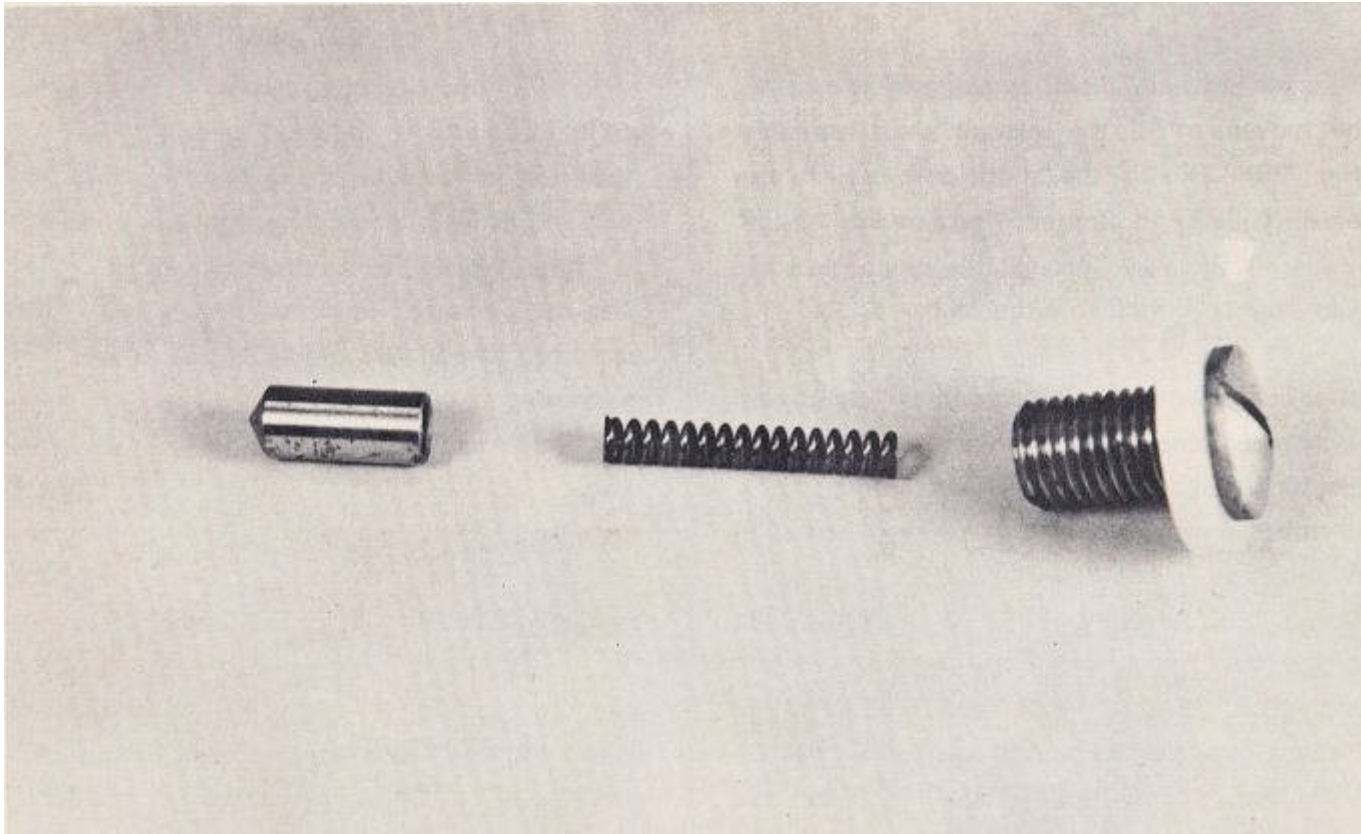


FIG. 28

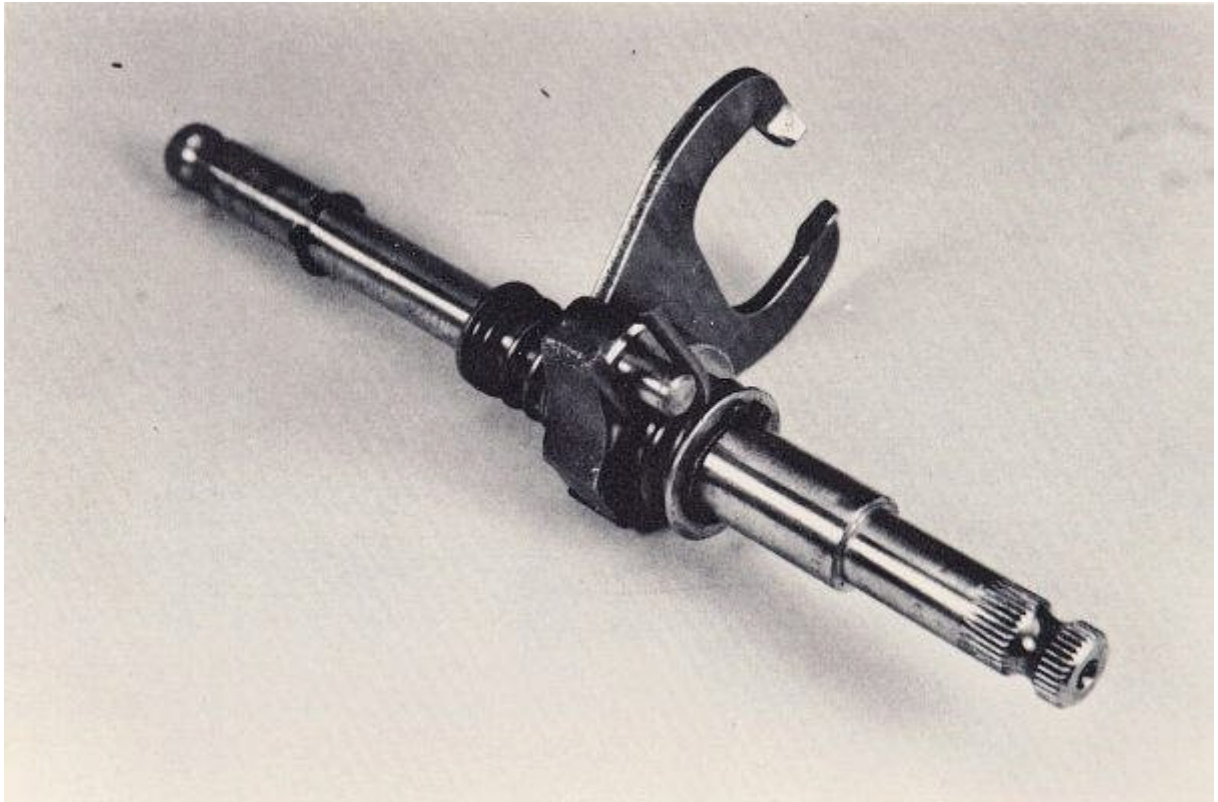


FIG. 29

7. El cambio de batería es en realidad resultó por el movimiento del conjunto del eje de selección (Fig. 29). Este es el eje sobre el que se cerró la palanca de cambios. Debido a que este eje pasa todo el camino a través del motor, una palanca de cambios puede ser atornillado a cada extremo.

8. El conjunto del eje de selección está formado por el eje del selector de sí mismo, un muelle del trinquete selector de carga, un muelle de retorno y un selector de palanca de cambios. Cuando el eje selector se gira al mover la palanca de cambios, el selector de trinquete se dedica una de las clavijas de selección en el turno de tambor, el tambor y se vuelve a la posición de cambio de marcha. Cuando la palanca de cambios se libera, el resorte empuja el eje selector selector de nuevo a su posición original. Mientras esto sucede, el trinquete de selección, siendo resorte, broches de presión sobre la parte superior del pasador de selección al lado y está listo para el cambio de cambio de marcha. El conjunto del eje selector está diseñado para que el cambio de batería sólo puede ser girado lo suficiente para cambio de marcha más próximo cada vez que la palanca se mueve. En otras palabras, si la transmisión está en marcha tercero, un movimiento hacia arriba de la palanca de cambios sólo se puede permitir que el 4to engranaje que han de intervenir. Un movimiento a la baja sólo puede permitir la participación de 2^a velocidad.

9. El motor OSSA utiliza un pedal, sistema de arranque kick-tipo. Este sistema opera a través del eje principal de la transmisión y la patada de arranque de montaje (Fig. 30). Este conjunto se compone de la patada de arranque del eje, un resorte de la leva del trinquete patada de arranque, un engranaje pedal de arranque de conducción, la

primavera una falta de retorno de arranque, un saque de palanca de arranque y parada de un perno pedal de arranque, que se coloca en la caja del motor derecho.

Página 18

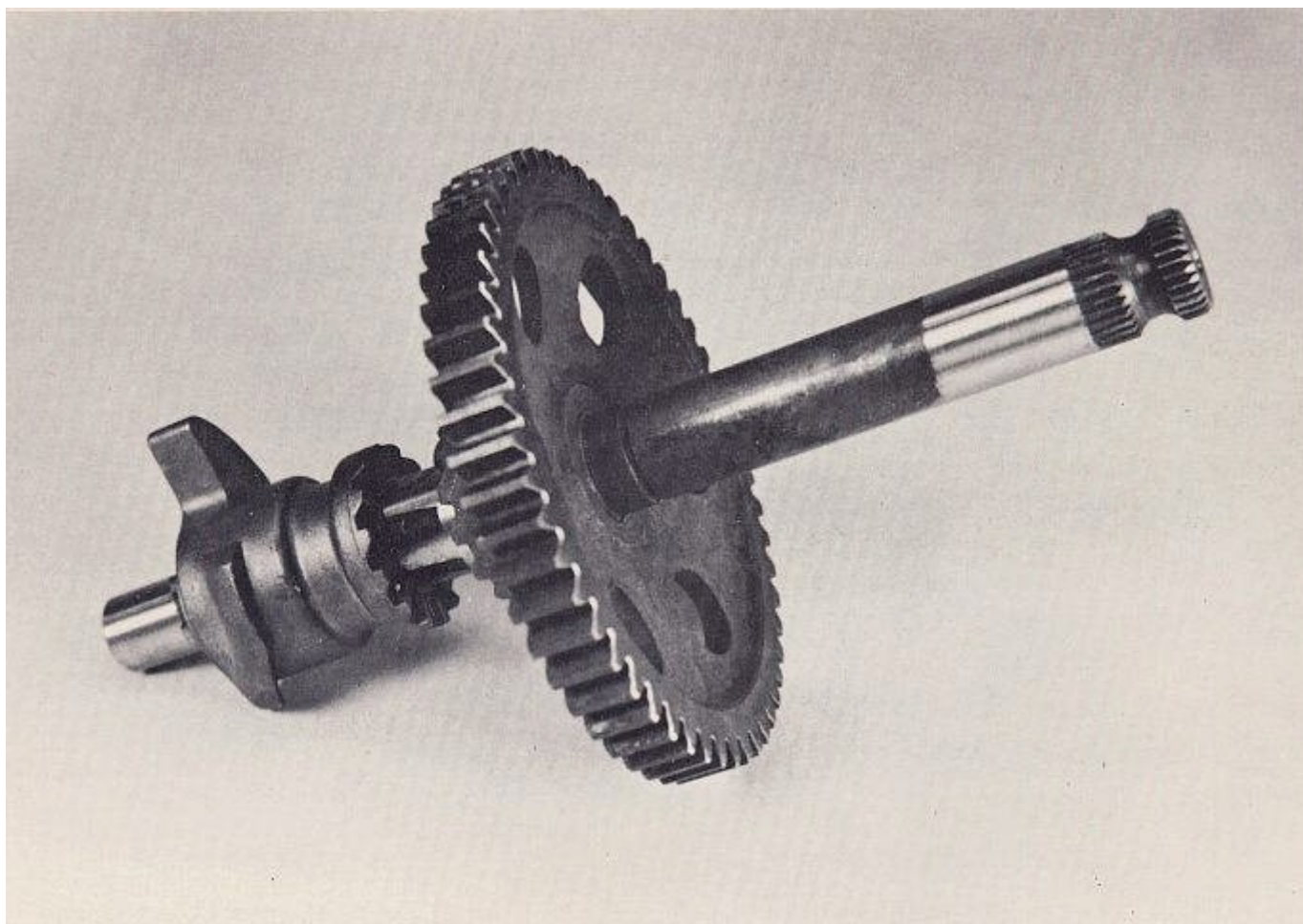


FIG. 30

La leva del trinquete y el engranaje impulsor tienen dientes pequeños coincidentes en sus bordes enfrentados que, cuando se les permite reunirse, permiten de conducir y el trinquete engranaje a su vez juntos en una sola dirección. Cuando el pedal de arranque no está en uso, una pequeña rampa de la leva del trinquete queda atrapado detrás de perno de parada de la patada de arranque. Esta rampa tira el trinquete de distancia desde el arte de la conducción, evitando así el compromiso de sus dientes. Cuando la palanca de la patada de arranque está activada, permite que el ramal de la carraca para moverse por detrás del perno de tope. Esto permite que el trinquete para moverse a la izquierda y realizar sus dientes con los de los artes de la conducción. El tren pasa ahora como uno con la patada de arranque del eje, y se cuadró con un engranaje en el eje principal, gira el eje principal, que a su vez hace girar el cigüeñal a través del embrague y primaria.

Los dientes de la cremallera y el grupo de transmisión son cortadas para que una vez que se arranca el motor, el tren de conducción no puede girar el trinquete. Si esto no fuera así, la palanca de la patada de arranque seguiría girando mientras el motor estaba funcionando. Cuando la palanca de la patada de arranque se libera, el muelle de retorno gira el eje y el trinquete de nuevo a su posición desenganchada. Debido a que el equipo de conducción está siempre a la malla eje principal, que continúa girando libremente en la patada de arranque, mientras que el eje del motor está en marcha.

Página 19

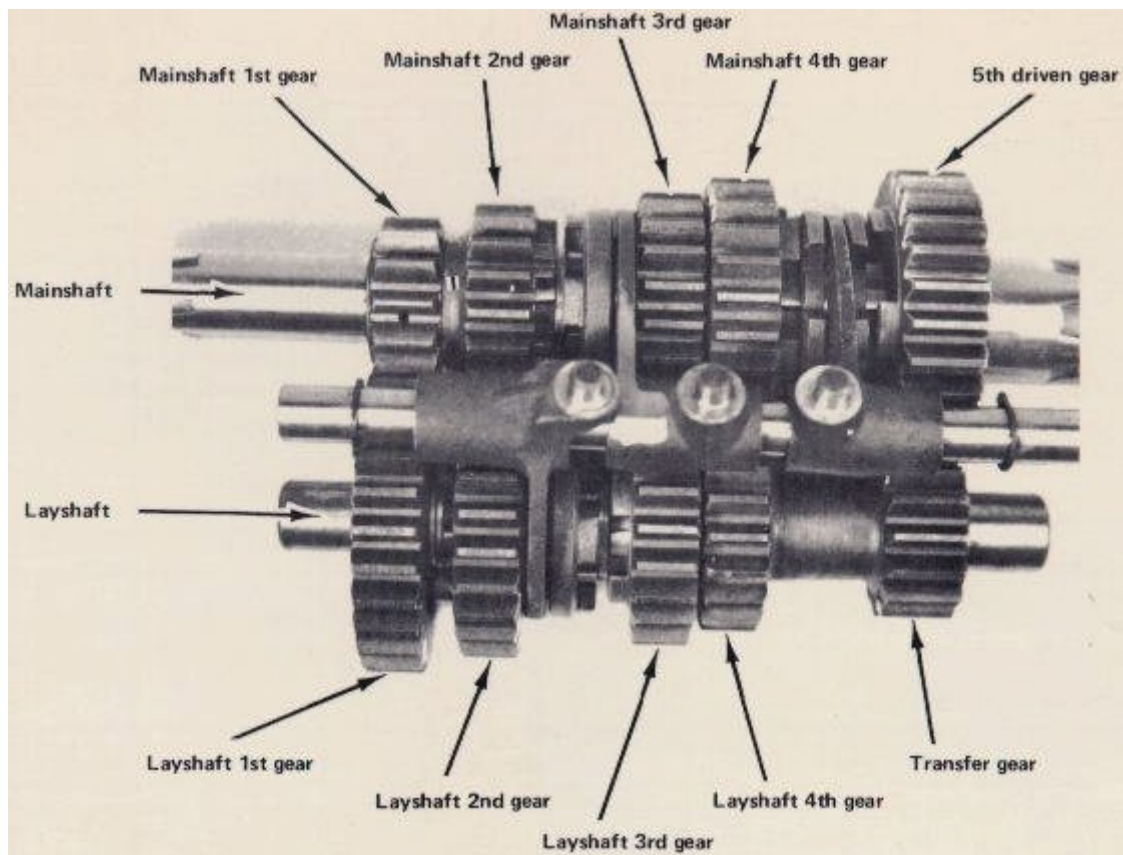


FIG. 31

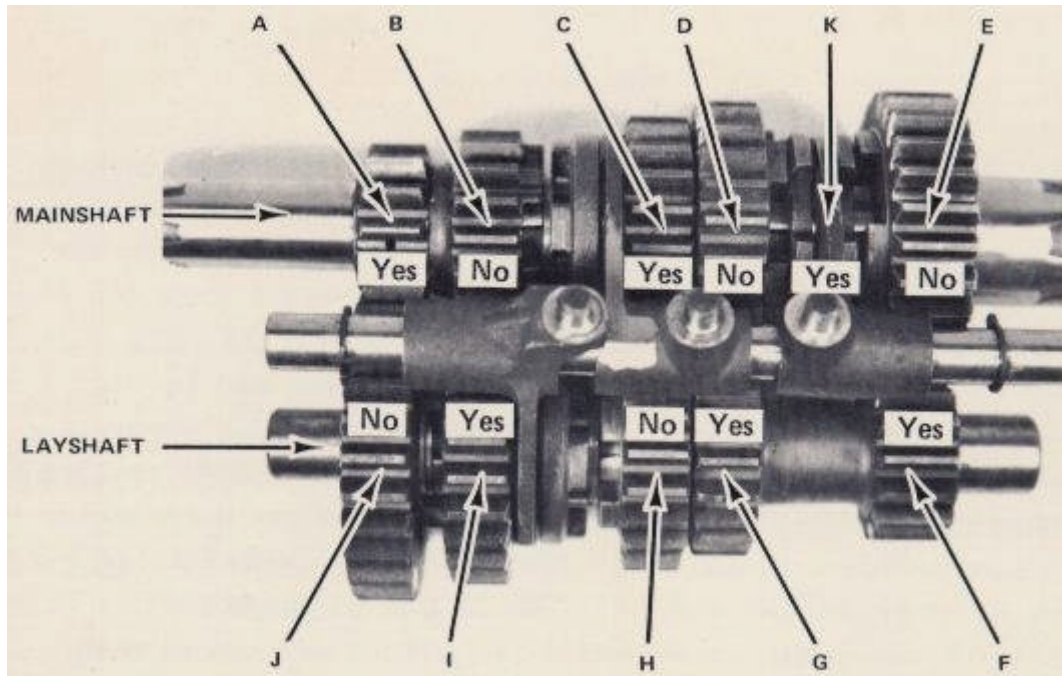


FIG. 32

B. Transmisión de Potencia través de los engranajes

1. Es importante que usted sepa cómo la potencia del motor se transmite a través de los engranajes de la rueda dentada. Este conocimiento es esencial para la localización de muchos de los problemas que se producen en una transmisión de este tipo.
2. En primer lugar, el estudio de las dos fotos de los engranajes de transmisión, las Figuras 31 y 32. La figura. 31 muestra la ubicación correcta de los artes y le da el nombre propio para cada parte. La figura. 32 es la misma imagen, pero una carta ha sido sustituida por el nombre de cada equipo. Esto se ha hecho para evitar confusiones. En el siguiente texto, se da una explicación en cuanto a la función exacta de cada arte, de la asamblea. En algunos casos, esto implicará repetir el nombre de un equipo de varias veces en una o dos frases. Mediante el uso de una letra para identificar cada arte, la explicación puede ser mucho más fácil de entender.
3. La figura. 32 muestra la caja de cambios en punto muerto. Observe que todos los engranajes en el eje principal se encajan de lleno con las personas que las opuestas en la layshaft. En ningún momento ninguno de estos engranajes se unmeshed con su tren de oposición, ni malla con cualquier otro arte. Aun cuando los engranajes deslizantes ir y venir a su punto más lejano, van a conservar por lo menos una malla de 60%, con sus

artes de oposición. Esta es la razón por la que la caja de cambios se conoce como una malla "constante" de tipo.

4. Algunos artes en cada eje están bloqueados a sus respectivos ejes, ya sea por splines o al ser que forma parte integrante del eje. En la Fig. 32, hay una impresión de "SÍ" o "NO" por encima de los engranajes en el eje principal y por debajo de los engranajes en el layshaft. Esto denota si o no que determinadas artes de pesca están bloqueadas en su eje. "SI" significa que es "NO" significa que no lo es. Tome en cuenta que si un equipo está bloqueado en el eje principal, el tren de oposición no está bloqueado en el layshaft. Este es un punto importante a recordar a medida que aprende sobre el flujo de energía a través de los engranajes en la transmisión.

5. 1ª velocidad: Desde la posición neutral, la palanca de cambios se empuja hacia abajo para realizar 1ª velocidad. Cuando el eje selector de vueltas, el trinquete selector empuja a la baja sobre una de las clavijas de selección en el cambio de tambor. Esto hace que el tambor gire a la izquierda, buscando en el extremo izquierdo del tambor. Los surcos se muelen en el cambio de tambor para que cuando esto sucede, el tenedor de cambio que está conectado al equipo que se desliza hacia la izquierda. El equipo que tiene cuatro perros de selección salen de su lado izquierdo. El equipo J tiene cuatro ranuras ovaladas cortadas en su lado derecho. Cuando el engranaje que mueve a la izquierda, las clavijas encajan en las ranuras del engranaje J, participando juntos como en la figura 33. Las horquillas de cambio otros no se mueven, pero se mantienen en su posición neutra. El poder entra en la caja de cambios a través del eje principal, y porque el engranaje A está bloqueado en el eje, transmite la facultad de artes de J en el layshaft. J no está bloqueado en el layshaft, pero es arte. Debido a que I y J son encerrados juntos, el layshaft vueltas. En el extremo contrario de la extrema derecha es el layshaft artes F. Este arte es una parte integral del layshaft y por lo tanto siempre se gira a la misma velocidad que el eje. Su arte es oponerse a E, que no está bloqueado en el eje principal. La rueda dentada también está montada

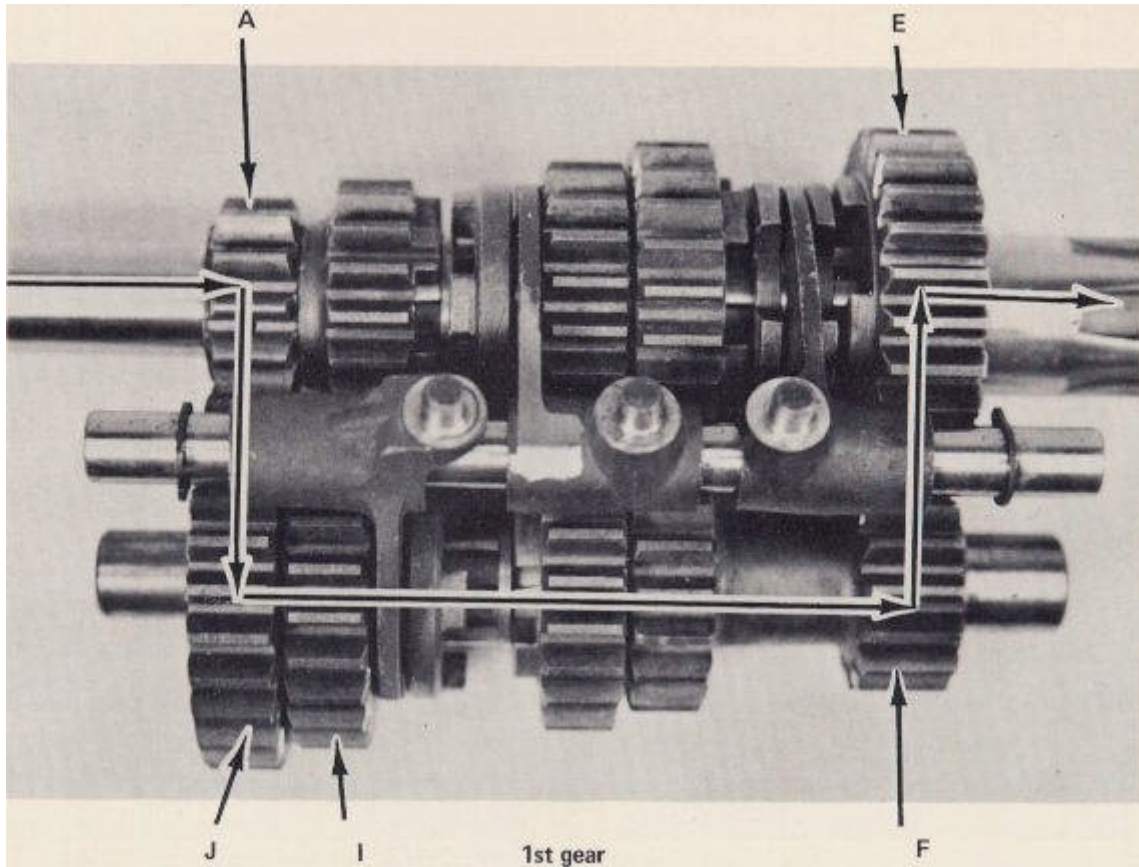


FIG. 33

en el extremo derecho de los artes de E. Cuando la layshaft vueltas, la potencia fluye a lo largo que a F artes de pesca, que se transforma E artes de pesca, y la rueda dentada pasa ahora. Otra parte vital de comprender el funcionamiento caja de cambios es saber cómo calcular las tasas de cambio. Como paso final después de cada cambio de marchas, el método para determinar la relación de dicho arte se señaló.

EJEMPLO: Si el engranaje A tiene 18 dientes, y los artes de J tiene 28, dividir 18 en 28. $28 - 18 = 1.55$. Si E de transmisión tiene 24 dientes, y F de transmisión tiene 16, dividir 16 en 24. $24 \div 16 = 1.5$. Multiplique 1.55×1.5 , y la respuesta es 2,325, o la relación de transmisión primero.

En 1ª velocidad, la potencia se transmite desde el eje principal a la layshaft de los artes de la A a la J artes, y una de las layshaft una copia de seguridad a la eje principal de F engranaje al engranaje E. Por lo tanto, contar el número de dientes de engranaje J y dividirla por el número de dientes en A. Anote el resultado, a continuación, dividir el número de dientes de engranaje E por el número de F. Escriba esa cifra. Ahora multiplique las dos cifras, y la respuesta que obtiene es el cociente de 1ª velocidad, o el número de veces que el embrague tiene que entregar el fin de que el piñón gire a la vez.

6. 2^a velocidad. La transmisión cambia de 1^o a 2^a velocidad, levantando hacia arriba en la palanca de cambios. Esto hace que el trinquete cambio se mueva hacia arriba, girando el tambor de cambio de las agujas del reloj, mirando el extremo izquierdo de la batería. Equipo 1 se mueve hacia la derecha, este desbloqueo de los artes de J, y volviendo a su posición neutral. El engranaje C se desplaza hacia la izquierda, con la participación de engranajes B. La transmisión está ahora en 2^a marcha, como se ilustra en la figura. 34. artes del engranaje C se oponga H, no está bloqueado en la layshaft, por lo que sólo puede girar libremente. Sin embargo, C artes se ha involucrado en el engranaje B, por lo tanto, los flujos de corriente de C a B, y en el layshaft a través de engranajes 1, que está bloqueado en el eje. El layshaft Ahora resulta F artes de pesca, que impulsa E artes, haciendo que la rueda dentada de girar. Para calcular la proporción de 2^a velocidad, se divide el número de dientes en el engranaje 1 por el número de B. Divida el número de dientes en E por el número de F. Multiplique las dos cifras resultantes juntos, y la respuesta es la razón de segundo artes de pesca.

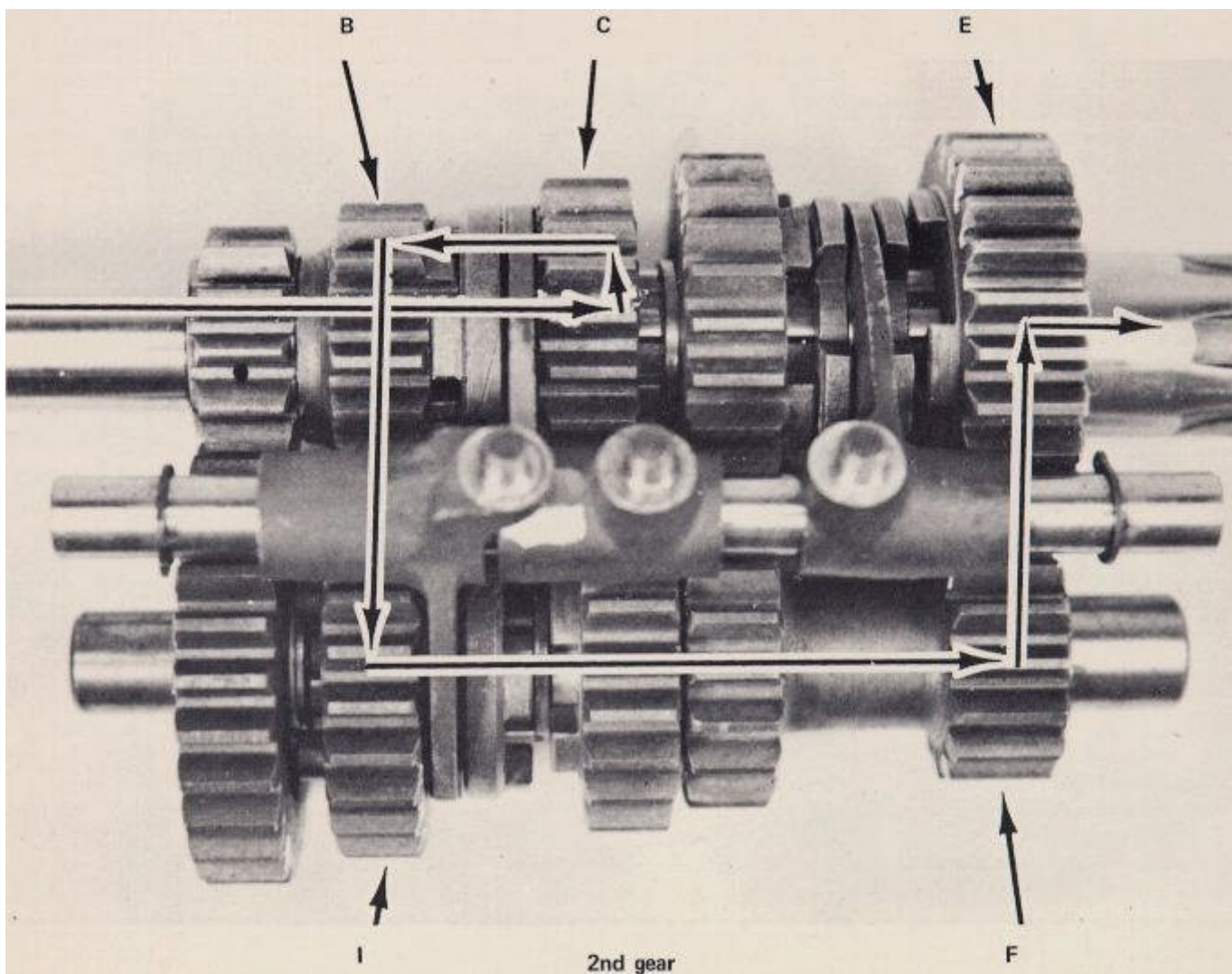


FIG. 34

7. Tercero Gear. La palanca de cambios se levanta de nuevo para pasar de segundo a tercera marcha. Cuando el eje gira de selección, el trinquete palanca se mueve hacia arriba, girando el tambor de desplazamiento de las agujas del reloj, mirando el extremo izquierdo de la batería. El engranaje C se retira hacia la derecha, desvincularse de B de transmisión mecánica y volver a una posición neutral. Gear 1 y luego se mueve hacia la derecha, con la participación de engranajes H. La transmisión está ahora en 3^a como se muestra en la figura. 35. Flujos de energía eléctrica a los artes C, que está bloqueado en la eje principal. Su equipo contrario, H, no está bloqueado en la layshaft, pero el engranaje 1, en el que está puesto, está bloqueado en el eje. Por lo tanto, la potencia se transmite a la layshaft, por lo que es y girar a la F de engranajes. Equipo de F entonces E unidades de engranajes, haciendo que la rueda dentada de girar. Para calcular la relación de transmisión tercero, divida el número de dientes de engranaje H por el número de artes de C. Se divide el número de dientes de engranaje E por el número de F. Multiplica los dos respuestas para obtener la relación de la 3^a.

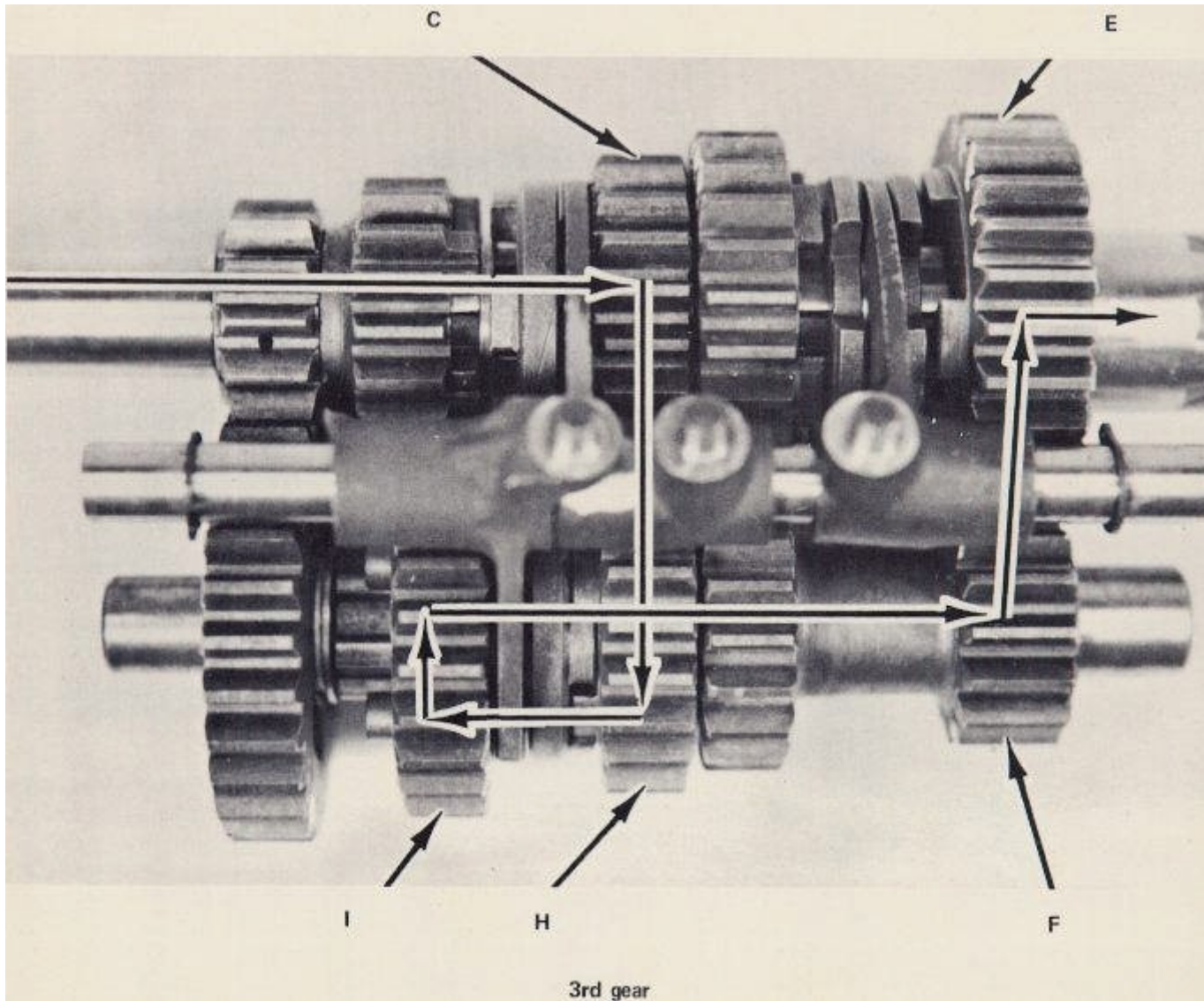


FIG. 35

8. Gear cuarto. Para pasar de la 3^a a 4^a marcha, la palanca de cambios se alza de nuevo hacia arriba, haciendo que el tallo de selección para girar. Esto mueve el trinquete selector hacia arriba, girando el tambor de desplazamiento de las agujas del reloj. Esto dibuja el engranaje 1 a la izquierda, desenganchándola de los artes de H, y volver a una posición neutral. El perro de deslizamiento, K, después se mueve hacia la izquierda, con la participación en el engranaje D. La transmisión está ahora en el 4to engranaje, como se ilustra en la figura. 36. Flujos de energía eléctrica a lo largo del eje principal para el perro de corredera que está bloqueado en la eje principal, y el engranaje D, en las que esté involucrado. Gear D y luego engranajes G, G y porque está bloqueado en la eje

principal, el eje gira, así como equipo F F. luego se vuelve E, haciendo que la rueda dentada de girar.

Para calcular la relación de transmisión cuarto, divida el número de dientes de engranaje G por el número de artes de D. Divida el número de dientes de engranaje E por el número de artes de F. Multiplica los dos respuestas para obtener la relación de los artes de cuarto.

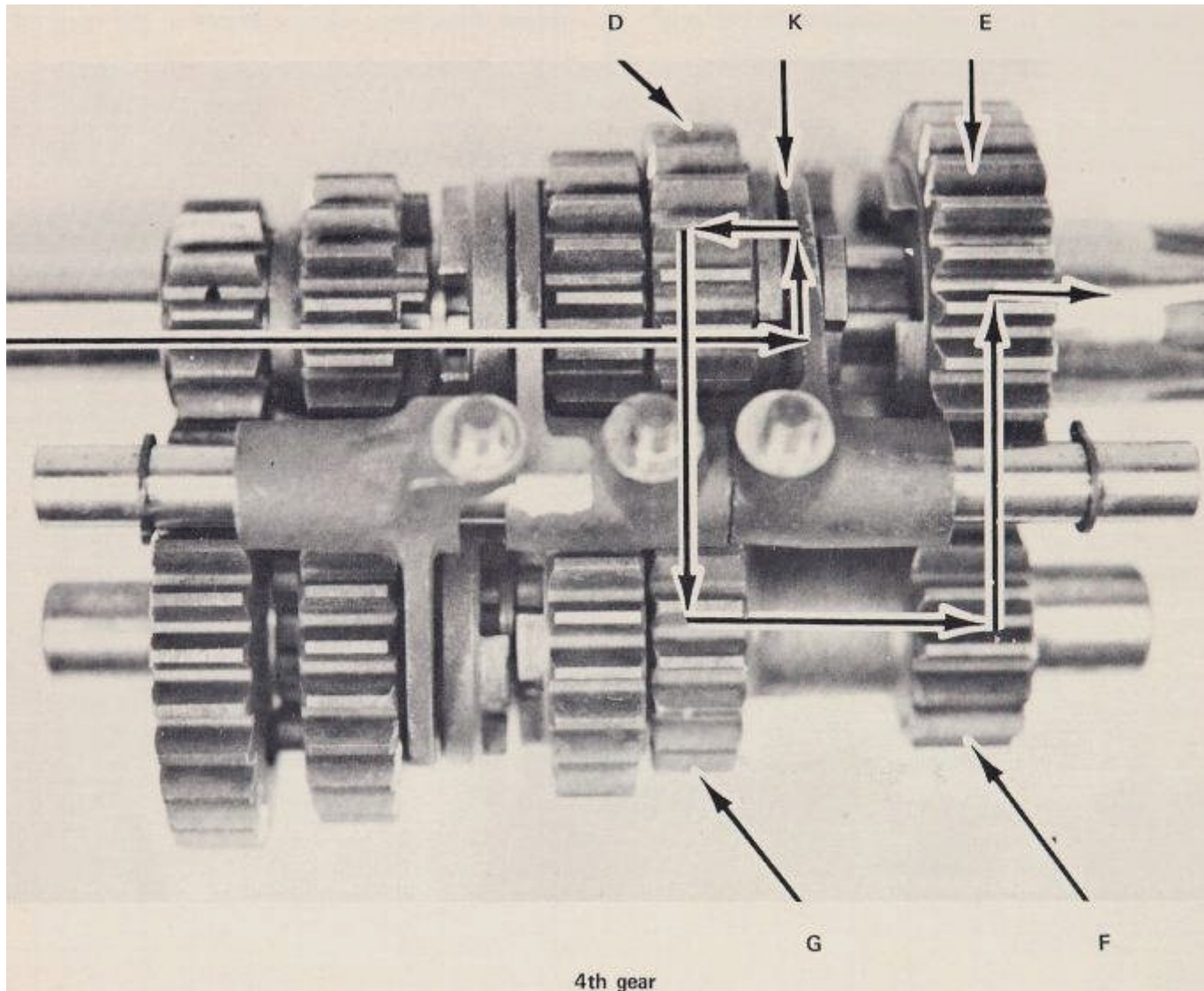
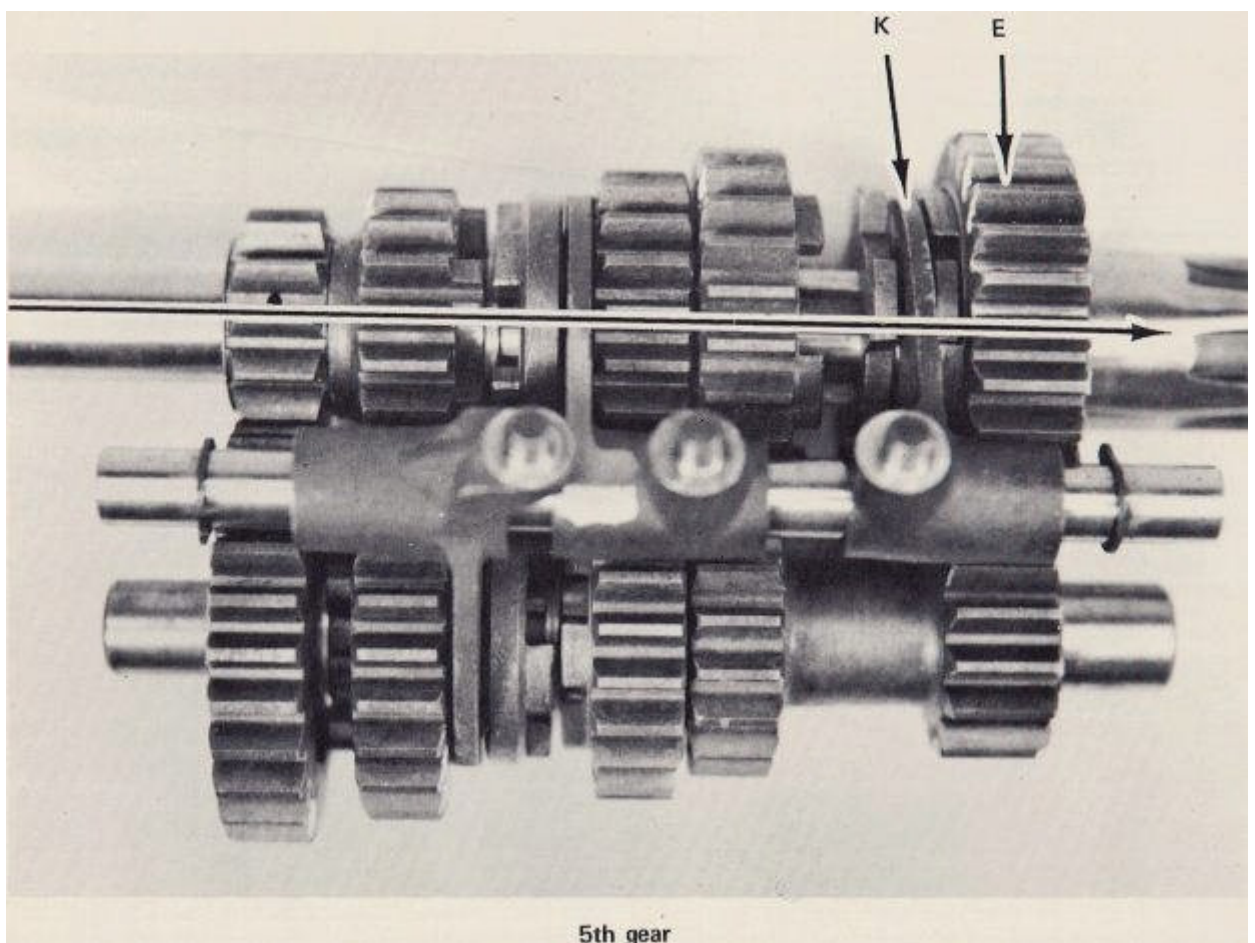


FIG. 36

9. 5ª marcha. Para cambiar la transmisión de los artes de 4ª a 5ª marcha, la palanca de cambios se alza de nuevo hacia arriba. La rotación del eje del selector hace que el

trinquete de selección para moverse hacia arriba, girando el tambor de desplazamiento de las agujas del reloj. El perro de deslizamiento, K, se mueve hacia la derecha, de separación de artes de D. continúa moviéndose hacia la derecha hasta que encaje el engranaje E. La transmisión está ahora en 5^a marcha, como se muestra en la figura. 37. Flujos de energía eléctrica directamente a lo largo del eje principal, como el perro de deslizamiento está bloqueado en el eje, y E el arte se encuentra encajada en el perro de deslizamiento, haciendo que el eje principal de una unidad. El layshaft es completamente ignorado, y todos los otros engranajes giran libremente. Porque no hay reducción de engranaje en 5^a marcha, la relación es de 1:1 en todas las transmisiones OSSA.

10. Neutral. La posición neutra se encuentra a medio camino entre primera y segunda marcha. Para cambiar a neutral desde el 1 de cambio, el [cada vez que se levante suavemente hasta que un ligero se siente. Esta es neutral. De 2^a marcha, la palanca se empuja suavemente hacia abajo hasta que el compromiso de neutralidad se siente. En cualquier caso, la palanca de cambios no se mueve todo el camino hasta su límite, ya que esto podría causar el bloqueo del cambio de marcha. Al hacer un cambio de primera a segunda, o segunda a primera, la posición neutra se tiene en cuenta, moviendo la palanca derecha a través a la velocidad deseada. En la posición neutra, todos los engranajes deslizantes y los perros están en una posición neutral "y desembragar. No hay flujo de alimentación de la eje principal a la layshaft.



Sección 3:

Comprobación de los componentes Gearbox Para Llevar

1. Limpiar a fondo cada componente caja de cambios y, en su caso, un golpe que se sequen con el aire comprimido. Revise con cuidado cada parte de desgaste o deterioro. Cualquier parte que tenga un impulso o la fricción de la superficie muestra un color azul se debe * ser reemplazado. Esto indica que una parte ha sido sometido a un calor excesivo.
2. Revise cuidadosamente los dientes de todos los engranajes de un desgaste excesivo o daños. Si usted encuentra esos daños en un equipo, tener especial cuidado en la inspección de sus artes de oposición en el otro eje, ya que puede dañarse también.
3. Los perros de la participación de todos los artes y la condición del tren de 4 y 5 de deslizamiento perro debe ser inspeccionado. Si alguno de estos perros tienen bordes redondeados en exceso, deben ser reemplazado. Esto podría provocar que dos marchas comprometiéndose a "rechazar" a la otra, o perder un turno. Además, asegúrese de que los engranajes deslizantes y con la participación del perro son libre para deslizarse hacia atrás y adelante en sus ejes.
4. Si la transmisión está siendo reparado por los dientes de engranaje roto o un objeto extraño en la caja de cambios, o algún otro lugar a la rotura paro repentino de la caja de cambios y la transmisión, eje principal y layshaft deben ser revisadas para la rectitud. Pueden haber sido dobladas debido a las fuerzas de carga elevada crea cuando tales cosas ocurren. Coloque el eje que se comprueba en un conjunto de centros equipados con indicador de maquinista de línea uno, como se muestra en la figura. 38. Coloque el indicador en el medio del eje y luego hágala girar lentamente. Si el indicador muestra una desviación de más de 0.001 -, cambie el eje. Además, cuando las roturas de este tipo, se verifica la condición de los rodamientos de transmisión y los casquillos.

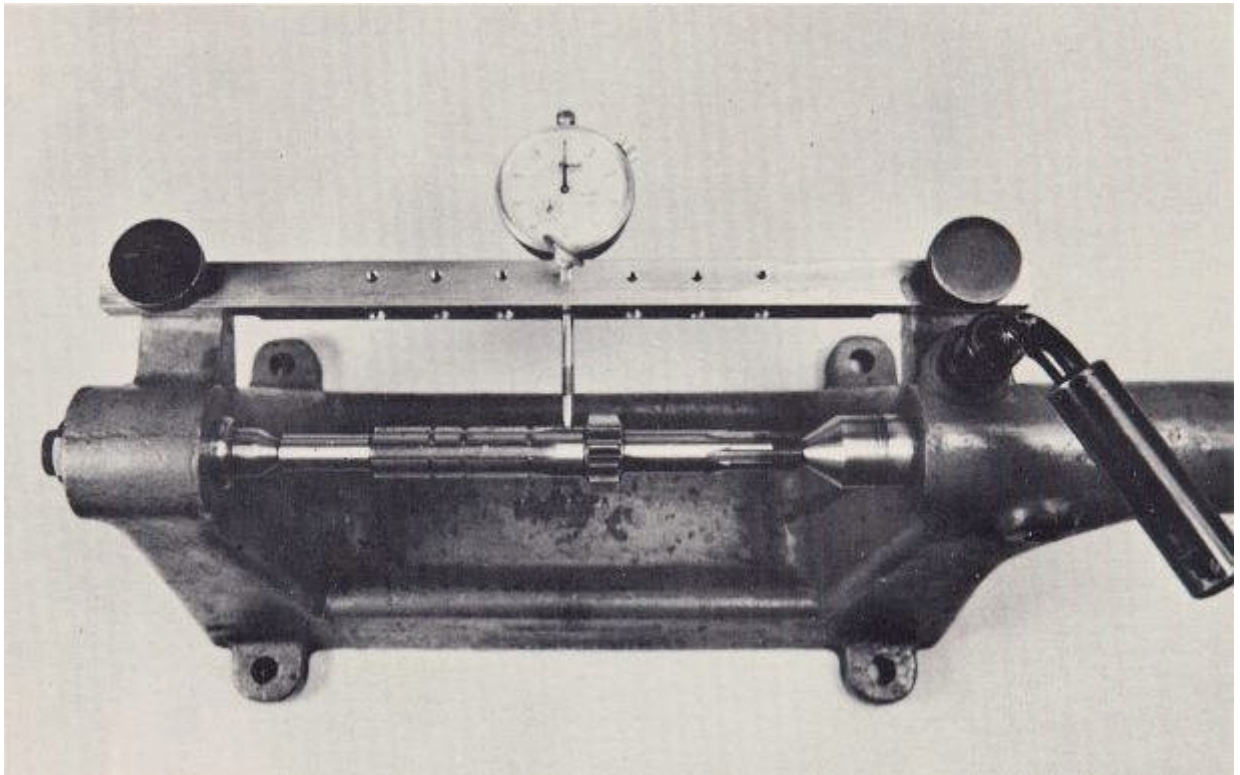


FIG. 38

Página 27

5. El tren de segundo y cuarto en el eje principal, y 3^a en el layshaft están sujetos por anillos de bloqueo que encajan en ranuras cortadas en sus ejes. Estos anillos de bloqueo por lo general se puede mover, haciéndolos girar alrededor del eje. Sin embargo, si cualquier anillo de bloqueo se puede mover hacia arriba y hacia abajo lo suficiente que uno de sus bordes se acerca a estar fuera de su ranura, o si tiene una cantidad inusual de juego lateral, vuelva a colocar el anillo.

6. Muy inspeccionar cada tenedor cambio para el desgaste. Las horquillas tienen cada uno dos pastillas de empuje en sus extremos. Estas pastillas son la única parte del tenedor que se pondrá en contacto con la ranura en el tren de deslizamiento o un perro. Si una gubia o una marca de desgaste aparece en ninguna otra parte de la parte bifurcada, que es una señal de que el tenedor es bien doblada, o ha sido sometido a una fuerza de carga lateral inusualmente fuerte. En cualquier caso, sustituir dicho tenedor. Muy inspeccionar el eje tenedor palanca de cambios para el desgaste. Deslice cada tenedor de ida y vuelta en toda la longitud del eje varias veces para asegurar que no son vinculantes.

7. Con un pie de rey, o de 0 a 1 micrómetro pulgadas, mide cada almohadilla de empuje en los tres tenedores palanca de cambios (Fig. 39). Todos ellos deben medir no menos de 0.148 ". Si alguno de ellos mide menos de esto, reemplazar el tenedor.

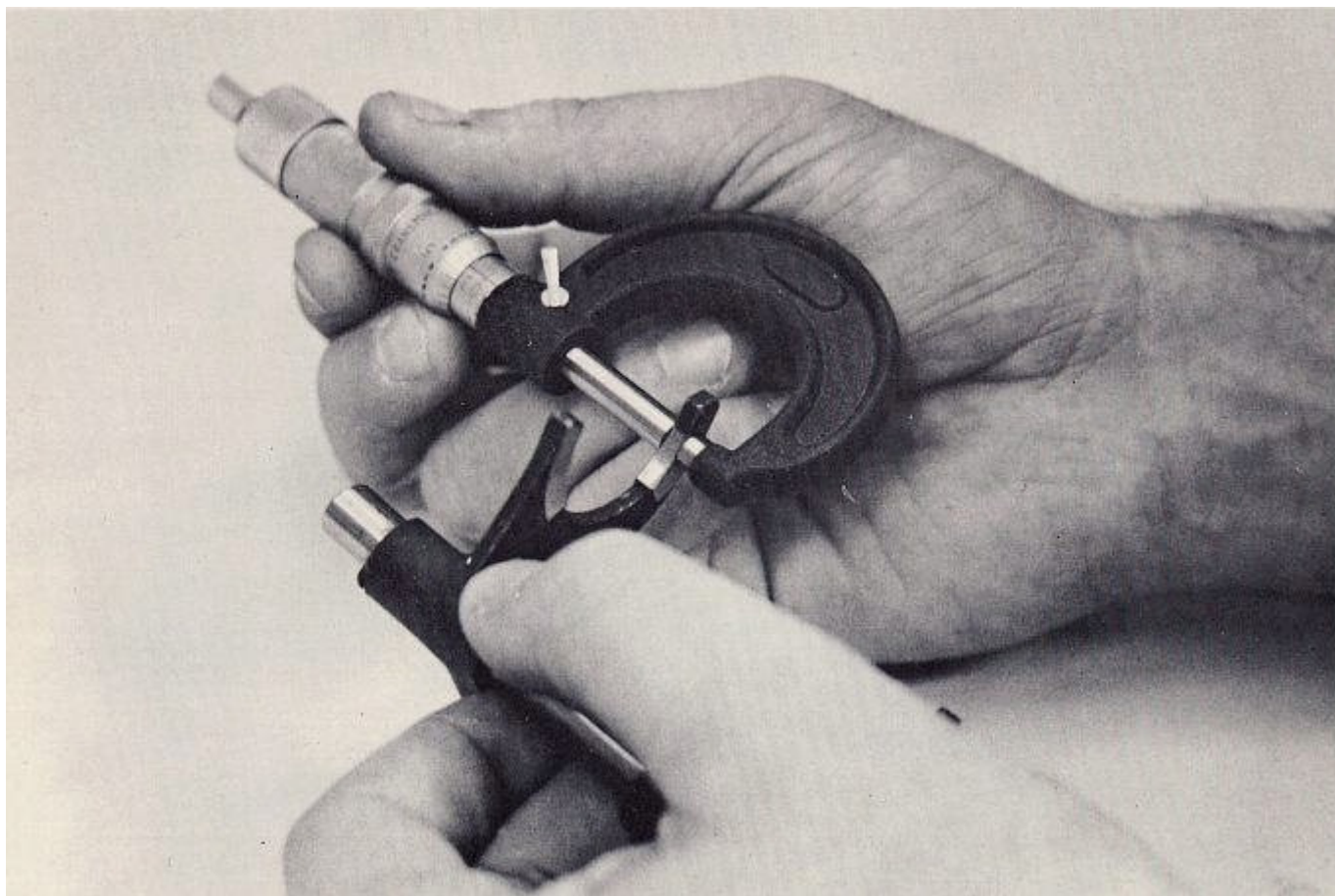


FIG. 39

Página 28

8. Mida el ancho del tenedor cambio de ranuras en los dos engranajes deslizantes y el perro de deslizamiento (Fig. 40). Ninguno de estos surcos deben medir más de 0.170 ". Si alguno de ellos supera este, cámbielo.

9. Fíjate bien en la figura. 41. Se muestra la forma y secuencia en que las horquillas palanca de cambios están instalados en los ejes de transmisión. El tenedor es el tenedor a la izquierda la primera marcha y en tercer lugar, montado en el tren de deslizamiento sobre el layshaft. El centro es el tenedor segunda velocidad, montado en el tren de deslizamiento sobre el eje principal. La derecha es el tenedor cuarta y quinta, montado en el perro de deslizamiento en el eje principal.

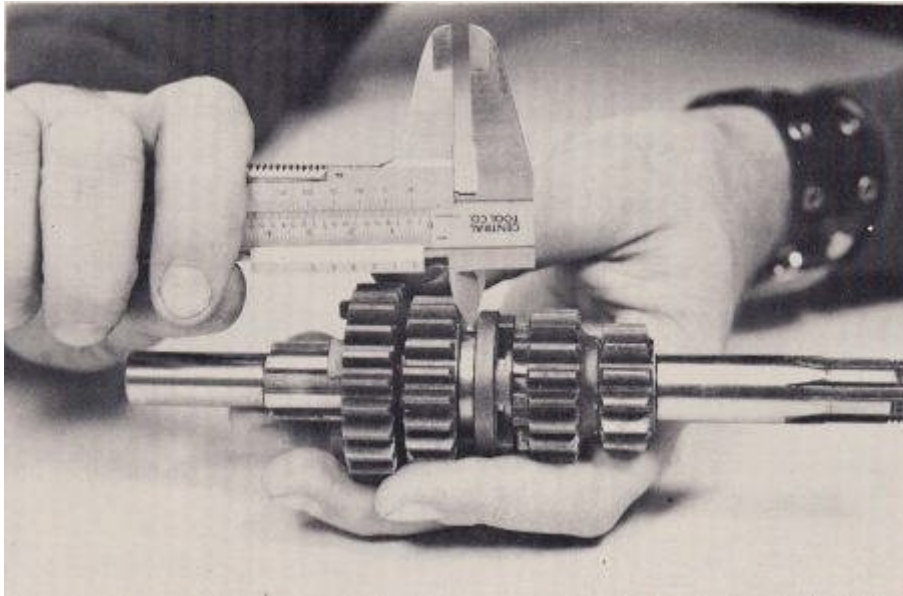


FIG. 40

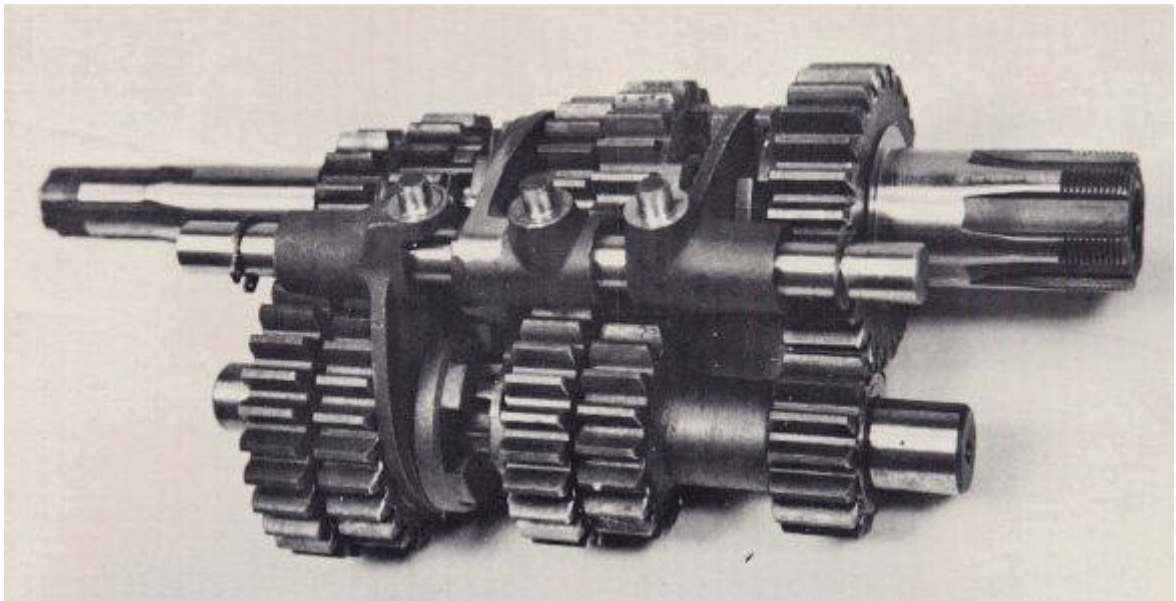


Fig.41

10. Con un par de alicates de anillo elástico externo, quite los anillos complemento de ambos extremos del eje tenedor palanca de cambios, y deslice los tres horquillas del eje. Luego tomar el tenedor primero y tercero y la inserta en el engranaje de deslizamiento en el layshaft. Tenga cuidado de no instalarlo al revés. El uso de un tipo de hoja galga

de espesores, mida la holgura entre las pastillas de empuje en el tenedor y el interior de la ranura del engranaje (Fig. 42). Compruebe ambos pads en el tenedor y ambos lados de cada plataforma. Si usted puede insertar una sonda, de mayor calibre .020 que "en cualquiera de estos lugares, reemplace el tenedor turno. Repita este procedimiento con cada tenedor insertándolo en su tren respectivos o un perro, y para revisar la liquidación.

11. Hay una clavija en la parte posterior de cada tenedor cambio que encaja en una de las tres ranuras mecanizadas en el cambio de tambor. Ahora debe medir el diámetro de cada clavija y se mide la parte crítica de su ranura correspondiente en el cambio de tambor. Esto le dirá cómo el movimiento de lado tanto las horquillas de cambio se tienen cuando se concentran en cada equipo en particular. Si este juego lateral es excesiva, podría ser la causa de una transmisión de saltar fuera del equipo, o falta de turnos. En primer lugar medir el diámetro de la clavija en el tenedor cambio de primero a tercero (Fig. 43).. Escribir

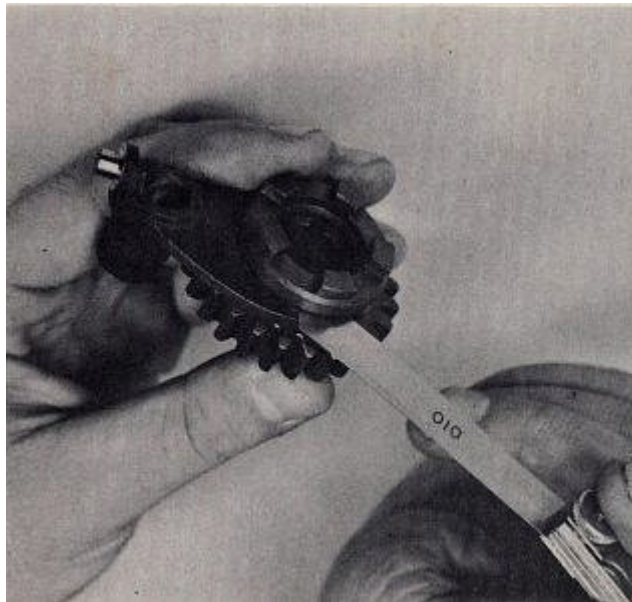


FIG. 42

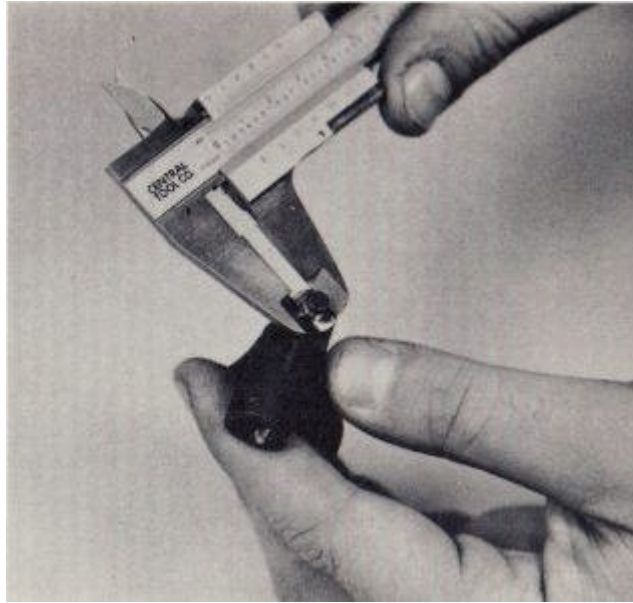


FIG. 43

Página 30

que la medición en una hoja de papel. La figura. 44 espectáculos, que sustituyan el surco del tambor para medir y dónde se mide por la primera marcha. Uso de la calpiers vernier, mida cuidadosamente el ancho de la ranura en ese punto. La figura. 45 muestra que para medir la rampa de la tercera velocidad de la ranura. Haga lo mismo a él. Reste el diámetro de la palanca de cambios tenedor primero a tercero clavo de la anchura de la ranura en la primera marcha y también en la tercera velocidad. Si el resto es más de .008 ", vuelva a colocar el tenedor y vuelva a medir. Repita

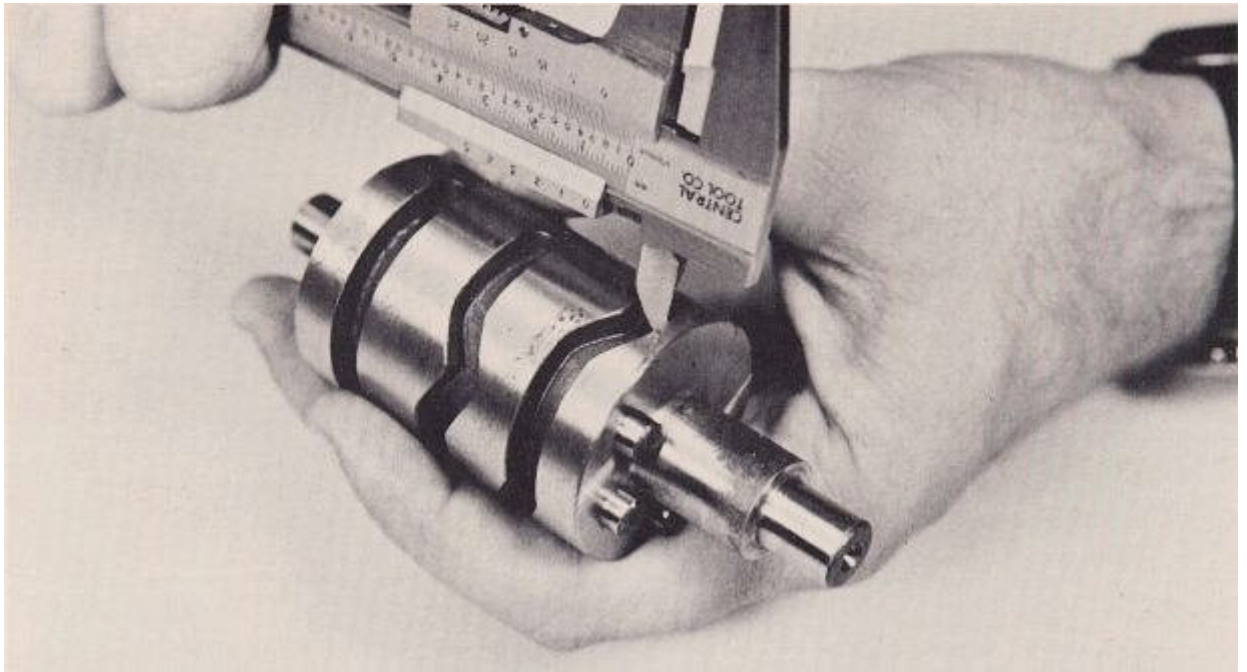


FIG. 44

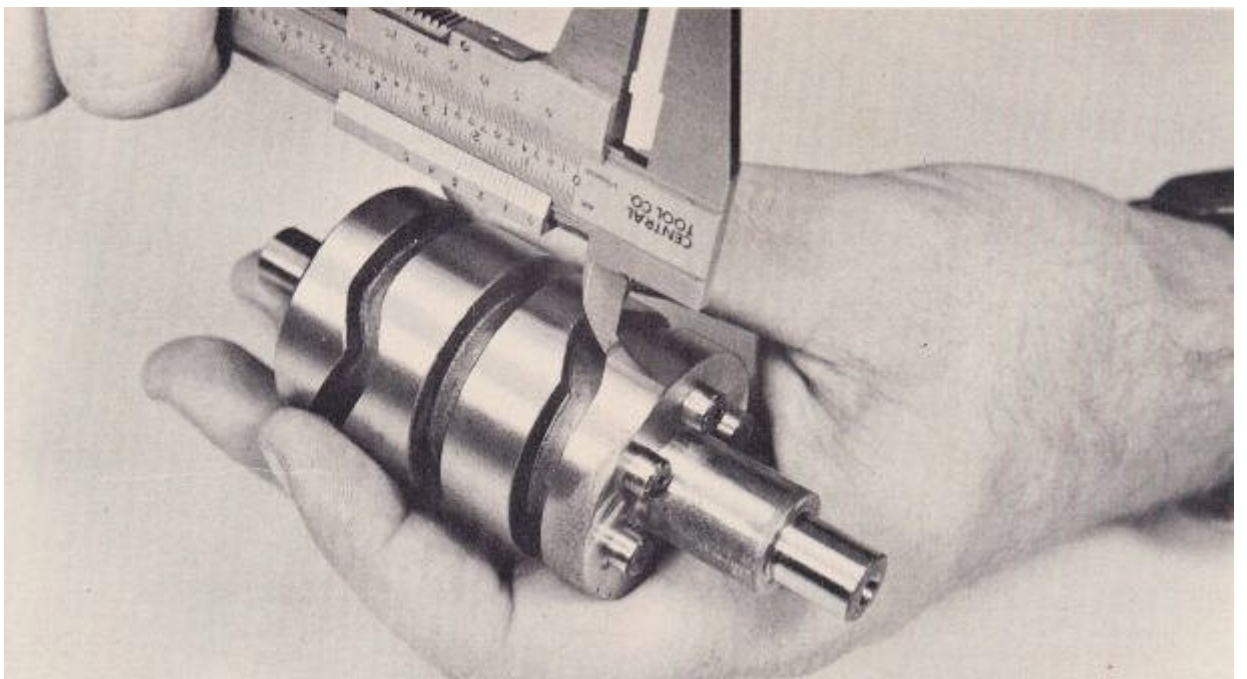


FIG. 45

este proceso para el tenedor segunda velocidad y el centro de la ranura como se muestra en la figura. 46. Repita una tercera vez para el tenedor artes de cuarto a quinto y los dos

lugares en la ranura como se muestra en las figuras. 47 y 48. En todos los casos, sustituir el tenedor, cuando la altura es superior a .008 "

NOTA: El cambio de batería no debe usar casi tan rápido como las horquillas, por lo tanto, usted debe asumir que el tenedor es la pieza defectuosa. Sin embargo, ninguna de las ranuras en el cambio de batería debe superar los 0.244 ", medido en los puntos dados.

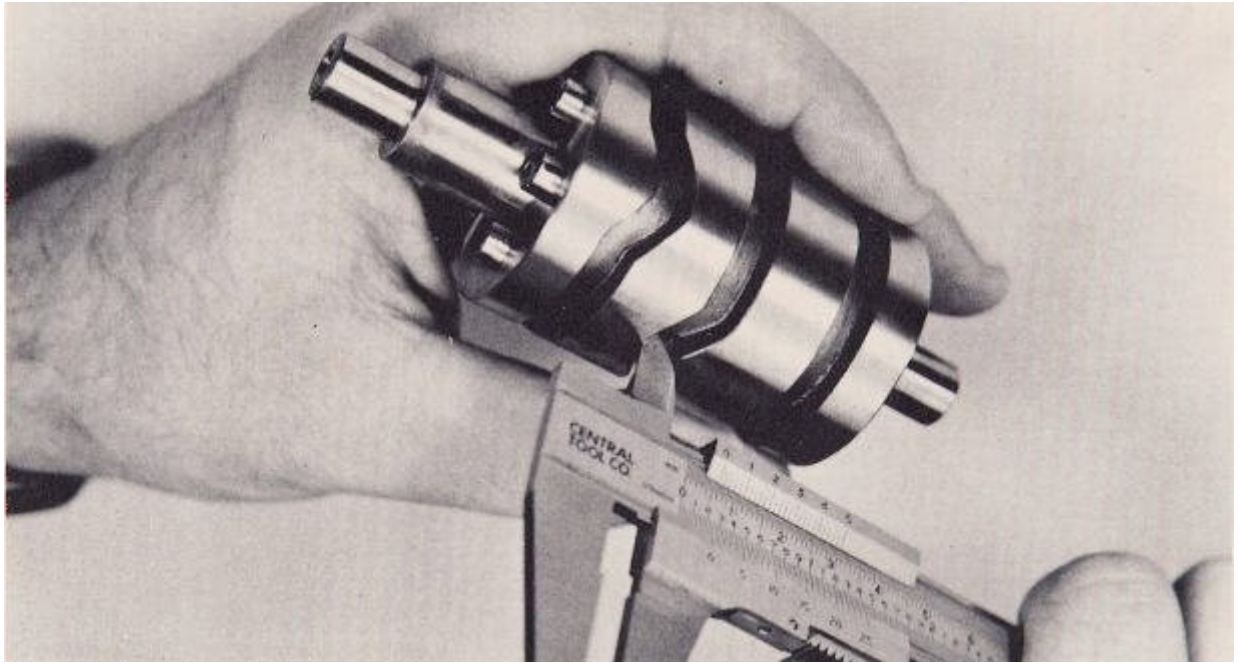


FIG. 46

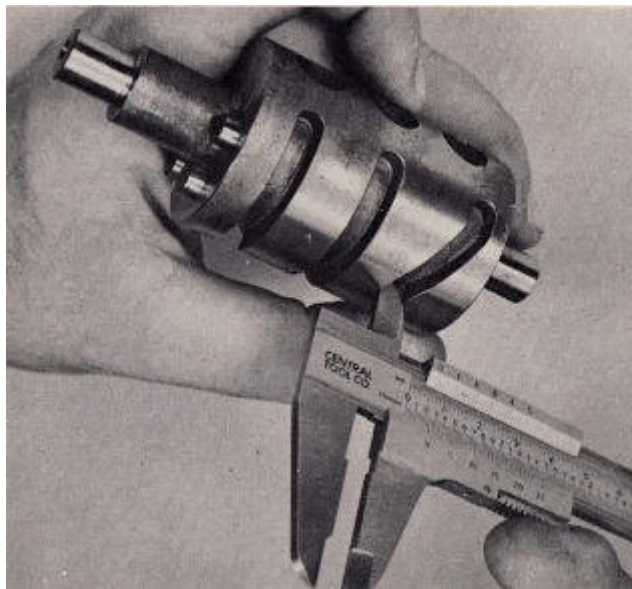


FIG. 47

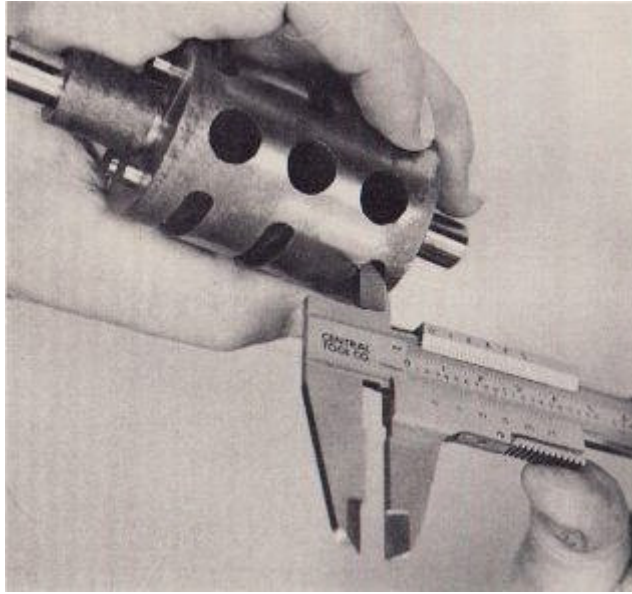


FIG. 48

Página 32

12. Muy inspeccionar el eje del selector y componentes para un desgaste excesivo. Revise el extremo estriado del eje, que tenía la palanca de cambios se le atribuye. Si la máquina ha sufrido una caída en la que la palanca de cambios de tocar el suelo, las ranuras puede ser torcido o el eje puede ser doblado o dañado. Si es así, cambie el eje. Revise la punta del trinquete de selección el exceso de uso o desgaste. Tire de la uña hacia el extremo izquierdo del eje para asegurarse de que es gratis. A continuación, suelte para verificar que el muelle del trinquete se lo va a devolver a su lugar.

13. El eje del selector de muelle de retorno deben ser firmes en la prenda con alfileres el interior de la caja del eje. En caso contrario, sustituir el muelle. Los dos anillos de retención y de pequeño anillo de bloqueo en el eje debe estar en buenas condiciones y colocados correctamente.

NOTA: Hay una manera correcta y una manera incorrecta de instalar un anillo de cierre. Esto es aplicable no sólo en el eje del selector, pero para cualquier parte de cualquier pieza de maquinaria que utiliza los anillos de retención, tanto internos como externos. Un anillo de cierre está fabricado por estampación hacia fuera de una pieza apropiada de espesor de acero. Debido a que es sellado, un lado del anillo tendrá un borde afilado y el otro lado tendrá bordes ligeramente redondeados. Si usted se frota su pulgar o el dedo índice a través de ambos bordes del anillo de retención, usted sentirá la diferencia en estos bordes (Fig. 48A). anillos de retención encajan en las ranuras que se trabajan a máquina con bordes cuadrados dentro de ellos. Cuando un anillo de cierre esté en su lugar, por lo general es capaz de soportar una carga lateral mayor en una dirección sin romperse o estallar hacia fuera, que en la otra dirección. Esto es porque cuando el anillo de cierre tiene su borde redondeado forzados contra el lado de la ranura, la redondez

tiende a abrirse, lo que puede permitir que se salga de la ranura. Por otra parte, cuando el anillo se inserta en la otra dirección, que se asiente su borde escuadra contra el borde de la ranura cuadrada, y es menos probable que sea desalojado. Por esta razón, un anillo de cierre

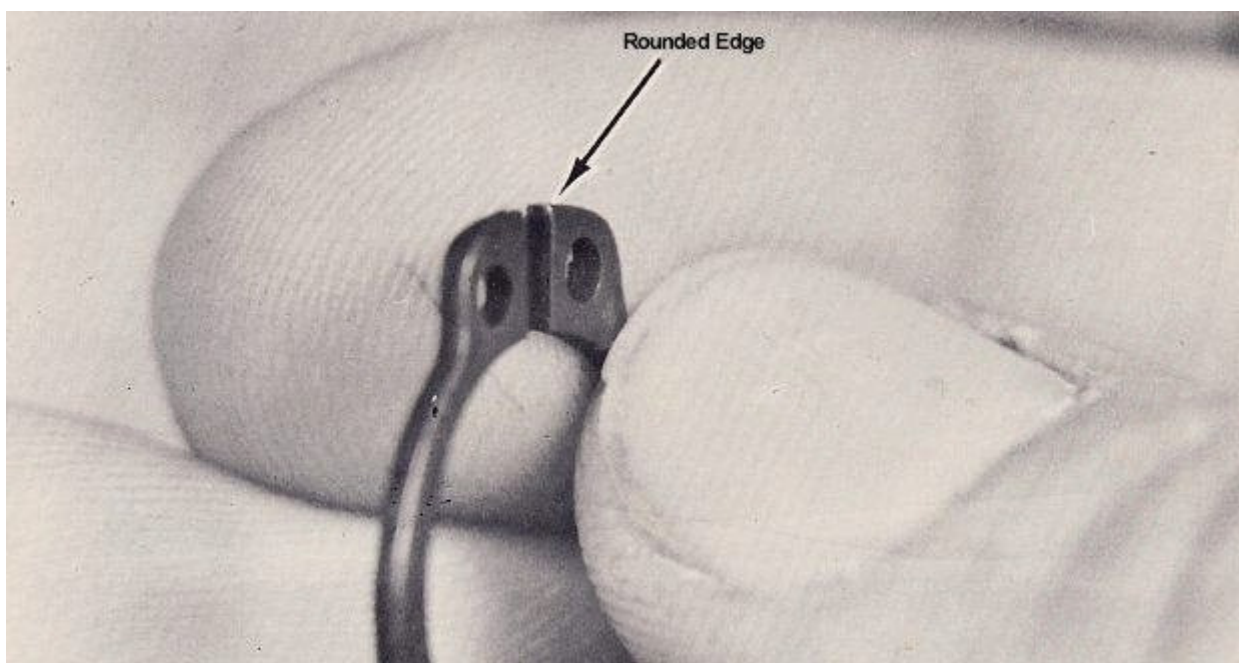


FIG. 48A

Página 33

siempre debe ser montado con su borde cuadrados colocados en el sentido de que el anillo se empujó bajo carga. Una manera fácil de recordar que esto es de imaginar en qué dirección un anillo de encaje se mueve si sale de la ranura. Luego, al montar el anillo, siempre puso al borde plaza frente en esa dirección.

14. Revise que las ranuras en el extremo del eje del pedal de arranque cuidadosamente para evitar daños y desgaste. Inspeccione los dientes en el engranaje de conducción pedal de arranque y hacer girar el engranaje en el eje de pedal de arranque para asegurarse que gire libremente. Además, inspeccione los dientes del trinquete en el engranaje. Revise los dientes de trinquete en trinquete y la leva empuje la leva de un lado a otro en el eje (Fig. 49). Usted debe ser capaz de mover la cámara alrededor de 0,4", hacia el extremo derecho del eje, y que debe devolver por la presión de la primavera.

15. Quite el perno de tope pedal de arranque de la caja del motor derecho. Se enrosca en el caso de sujetos por una tuerca de seguridad de 14 mm que se puede acceder a través del agujero en la parte trasera exterior de la caja (Fig. 50). Afloje y quite la tuerca, la arandela de acero y arandela de fibra. A continuación, desenrosque el perno de la parada. Compruébelo usted mismo en busca de grietas u otros signos de fatiga. Si usted

sospecha que sea defectuoso, sustituirlo por uno nuevo. Limpie las roscas en el tornillo, la tuerca de seguridad, y los hilos en el caso del motor a fondo. Ponga unas gotas de Loctite en la rosca de la tuerca y el perno, perno y el tornillo en la caja. Gire con los dedos hasta que se vaya no más lejos. La parte inferior de la cabeza del perno debe ser aproximadamente .080 ", o 2 mm desde el hombro del caso. Instale la arandela de la fibra, la arandela de acero, y la tuerca de bloqueo y apriete a 20 ft-lbs de torque.

16. Revise el selector de cambio de anclaje el pasador de resorte para el desgaste o flojedad en el caso. Si lo quita, por cualquier motivo o reemplazará, siempre

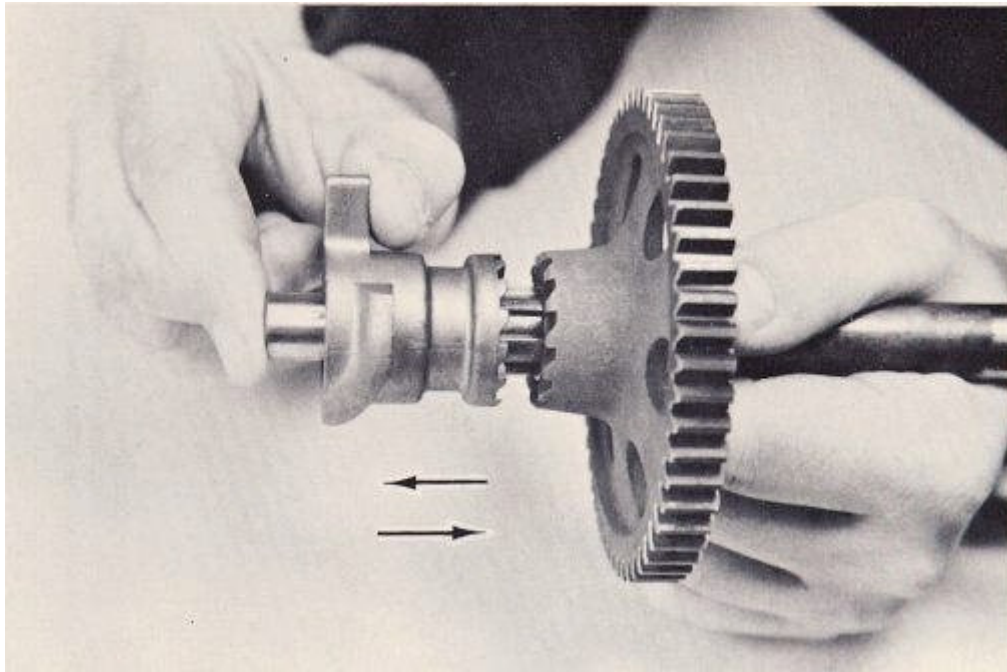


FIG. 49

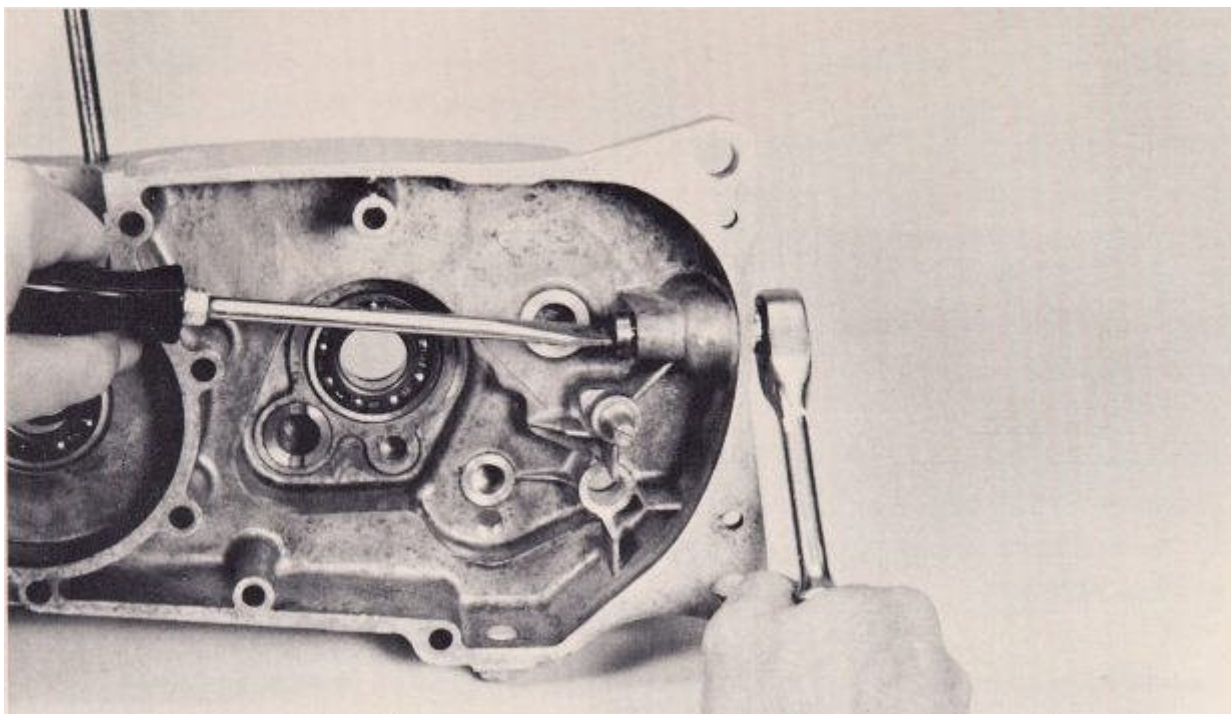


FIG. 50

utilice Loctite en la rosca en la re-instalación. No existen especificaciones de par para esta clavija. Sólo tienes que apretar más ajustados posibles con un destornillador grande.

17. Compruebe el estado de todos los cojinetes y bujes. Si alguno de ellos muestran signos de rugosidad o excesivo desgaste, cámbielos.

18. El control final de los componentes de la caja de cambios requieren que se reunió en el caso. Si nuevos cojinetes o bujes necesita ser instalado, la parte de la reparación deberá efectuarse antes de la caja de cambios de cheques final. Sección 6 del Capítulo 1, dedicado a la extracción de cojinetes y bujes. Sección 1 del capítulo 3 se refiere a su correcta instalación. Si su caja de cambios requiere el reemplazo de estos componentes, se refieren a la parte del Manual de instrucciones correctas y volver a la siguiente sección, la sección 4 del presente capítulo, para continuar con las reparaciones de transmisión.

Sección 4:

Calce y compromiso Gear

1. Las cuñas de los cinco la velocidad del motor OSSA no es tan crítica, ni complicado como los modelos anteriores. Se requiere un poco ligera de la paciencia, pero usted será recompensado

con la certeza de que sus iniciativas se traducirán en una caja de cambios positivos, cambios suaves.

2. Montar los engranajes en el eje principal en su orden correcto. Si sustituciones de artes en él, o el propio eje, asegúrese de que el bloqueo de los anillos están sentados correctamente.

3. Montar el engranaje en el layshaft, asegurándose de que están en el orden correcto y que los anillos de bloqueo son seguras. El tren de extrema izquierda en la layshaft es la primera layshaft ralenti artes. Se monta en un cojinete de agujas enjaulado. Cuando se instala en el eje, primero debe instalar la arandela espaciadora plana que es de aproximadamente .040 "de espesor o 1 mm. A continuación, instale el rodamiento de agujas y poner el equipo en el último, sobre el cojinete (Fig. 51).

NOTA: Hay tres cajas de agujas similares en la caja de cambios (Fig. 52). Dos de ellos miden poco menos de 10 mm de ancho. Estos dos se utilizan entre el eje principal y el engranaje conducido quinto. La tercera mide 13 mm de ancho y es el correcto para la 1^a marcha layshaft. No confunda estos rodamientos, como la instalación de una una equivocada podría resultar en el fracaso de esa presión.

4. Con la excepción de la ya mencionada .040 "hacia el interior de la arandela espaciadora primera engranaje en el layshaft, y un 1 mm o .040" de espesor arandela en cada extremo del eje del pedal de arranque, no hay otras arandelas de espesor en los extremos de cualquier otro ejes en la caja de cambios OSSA.

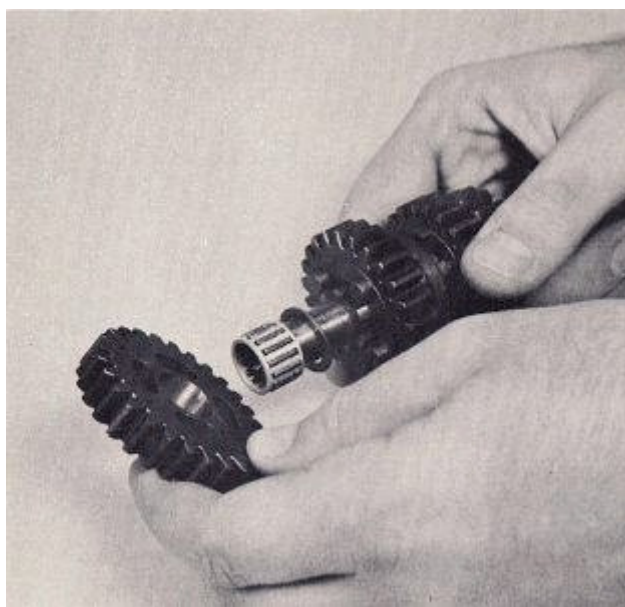


FIG. 51

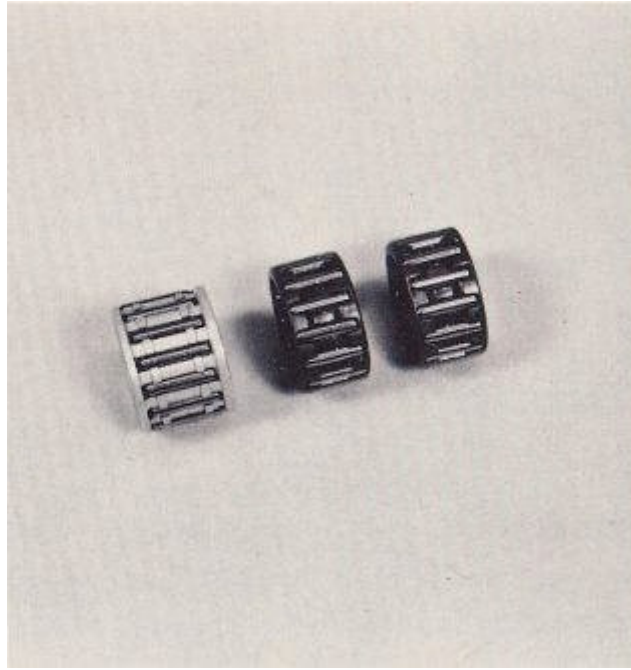


FIG. 52

Página 36

Es muy raro que alguno de los ejes de tener más de un .004 "o .008" calza en un extremo. La ubicación de estas cuñas es relativamente sencillo porque cada eje shimmable en la caja de cambios tiene un diámetro diferente.

El cambio extremidad de tambor tiene un diámetro de 12 mm. El extremo izquierdo de la layshaft es de 14 mm. El extremo derecho de la layshaft es de 16 mm. El extremo izquierdo del eje principal es de 17 mm. El extremo derecho del eje principal no se ha acuñado. El extremo derecho del eje del pedal de arranque es de 15 mm y el extremo izquierdo es de 20 mm. El eje selector es normalmente no calzar. Debido a esto, es muy fácil de determinar en qué eje de las cuñas pertenecen. La figura. 52A da los números y tamaños de todos los espesores de transmisión.

Transmisión cuadro de Cuña

	033 a 176-I (0.002 "de espesor)
El extremo izquierdo del Layshaft	033 a 176-II (0.004 "de espesor)
	033 a 176-IV (.008 "de espesor)

Extremo derecho de layshaft	033 a 292-I (0.002 "de espesor)
Y	033 a 292-II (0.004 "de espesor)
Extremo derecho de kickstart	033 a 292-IV (.008 "de espesor)
eje	033 a 292-X (0.020 "de espesor)
	921-111 (.002 "de espesor)
El extremo izquierdo del eje principal	921-112 (.004 "de espesor)
	921-113 (.008 "de espesor)
	050 a 404-I (0.002 "de espesor)
Cambio de batería	050 a 404-II (0.004 "de espesor)
	050 a 404-IV (.008 "de espesor)
	050 a 404-X (0.020 "de espesor)
El extremo izquierdo del kickstart	911 a 139-II (0.004 "de espesor)
eje	911 a 139-IV (.008 "de espesor)
	911 a 139-X (0.020 "de espesor)
	991 a 139-II (0.004 "de espesor)
Cigüeñal cuñas	991 a 139-IV (.008 "de espesor)
	991 a 139-X (0.020 "de espesor)

FIG. 52A

5. El siguiente paso es averiguar cómo calzas muchos pertenecen a cada eje. Comience por poner todas las cuñas de nuevo en todos los ejes. A continuación, instale el layshaft con todos sus cuñas y engranajes en la caja del motor derecho. Instale los tres pernos del cárter de guía en sus respectivos agujeros y establecer una junta de nuevo centro en la superficie caso derecha. Instale el bloque motor izquierdo e inserte y apriete al menos cinco de los tornillos del motor caso. El extremo izquierdo de la layshaft serán expuestos a través del buje en el caso del motor izquierdo. La obra final de la layshaft puede ser medida a partir de ese punto.

6. Hay varias maneras de tomar esta medida. Un tablero indicador es el más preciso, pero un pie de rey será suficiente si un comparador no está disponible. El layshaft se pueden mover adelante y atrás llegando a ella a través del centro del rodamiento eje principal con una herramienta similar a un gancho palanca, y la captura de bodega del eje. Tire el eje hacia usted por colgar la herramienta detrás de la 4^a marcha en el layshaft. Push it lejos de ti empujando en el tren de la medida derecha. Estas dos marchas se hacen a la derecha en el eje y no se le permitirá tener una lectura falsa.

7. Si un indicador de línea se utiliza, debe sujetarse con firmeza a la caja del motor izquierdo, con el émbolo del indicador de tocar el extremo izquierdo de la layshaft y paralela a ella. Mover el eje hacia atrás y hacia adelante. La obra final debe ser de .010 "a .015".

8. Si un pie de rey se utiliza, busque uno bastante fuerte, pieza de borde recto de la abrazadera metálica que es superior a la caja del motor es alto. Esto se usará como punto de referencia para la zapata. Coloque la correa a través de los casos y sostenga el

Página 37

zapata como se muestra en la figura. 53. Empuje el layshaft todo el camino a la derecha y luego baje el medidor de profundidad de la pinza hasta que toque el extremo del eje. Lea la pinza y anotar la medición. Ahora, tire de la layshaft a la izquierda y se realiza otra medición. Asegúrese de que está sosteniendo la pinza en el mismo sitio que en la primera medición. Tal vez le resulte más fácil tener a alguien que sostenga el layshaft a la izquierda para evitar que se mueva mientras se trabaja la pinza. Ahora, resta la segunda lectura de la primera, y la diferencia es la cantidad de juego en la final layshaft. Una vez más, la cantidad correcta de jugar finales layshaft es .0101, para .015 ". Si el juego final medido no es correcto, ajustar añadiendo o restando las calzas. No hay ninguna diferencia en este punto desde el cual extremo del eje se agrega o restar las cuñas.

9. Quitar la tapa izquierda y layshaft. Sumar o restar cuñas según sea necesario y otra vez, la obra final. Cuando la tolerancia correcta se alcanza, quite el layshaft y ponerlo a un lado. Es una buena idea poner un pequeño pedazo de cinta alrededor de cada extremo del eje para evitar que las cuñas se caiga hasta que esté listo para volver a usar.

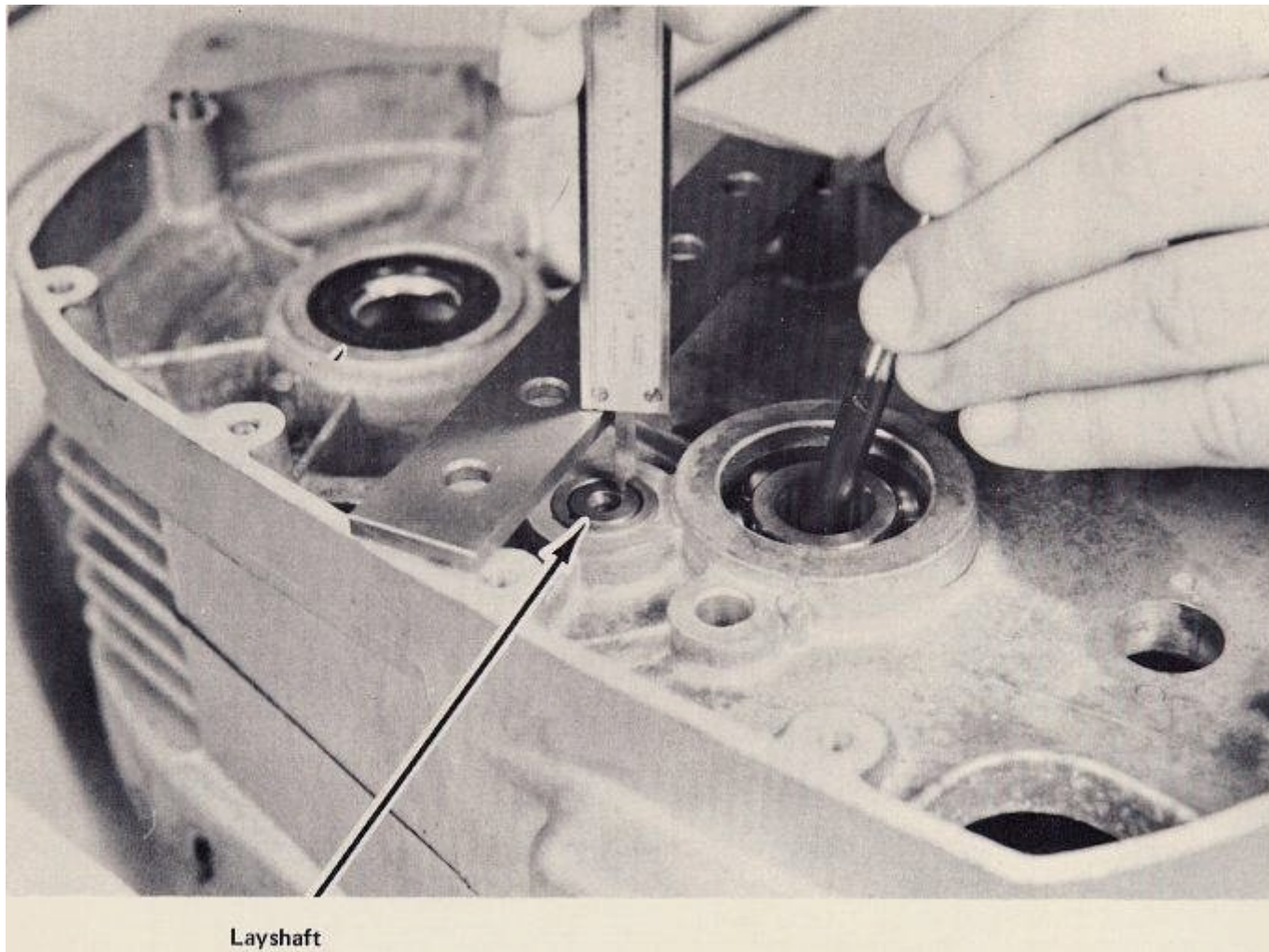


FIG. 53

Página 38

10. Repita el proceso de verificación, esta vez con el cambio de tambor. Utilice la pinza de la misma manera como se muestra en la figura. 54. El tambor puede ser movido por poner uno de sus dedos a través del gran agujero en la parte inferior trasera de la caja motor izquierdo lo suficiente para coger el tambor. A continuación, deslice la batería hacia atrás y adelante. La obra final del tambor debe ser .008 "a .012".

11. Compruebe el juego final del eje principal que viene. Primero debe instalar la rueda accionada quinto en el cojinete de la transmisión derecha. Presione el arte de pesca en lo que le pasará a mano. A continuación, mover el resto del camino golpeándolo con un mazo frente blando. Instale uno de los cojinetes de agujas eje principal en el centro del arte. Hay un espaciador de 10 mm de ancho que va en el próximo, entonces el rodamiento de agujas otros. Coloque el eje principal, con todas sus calzas, en el

engranaje, y con la junta de centro en su lugar, instalar el cárter izquierdo y seguro que con cinco tornillos.

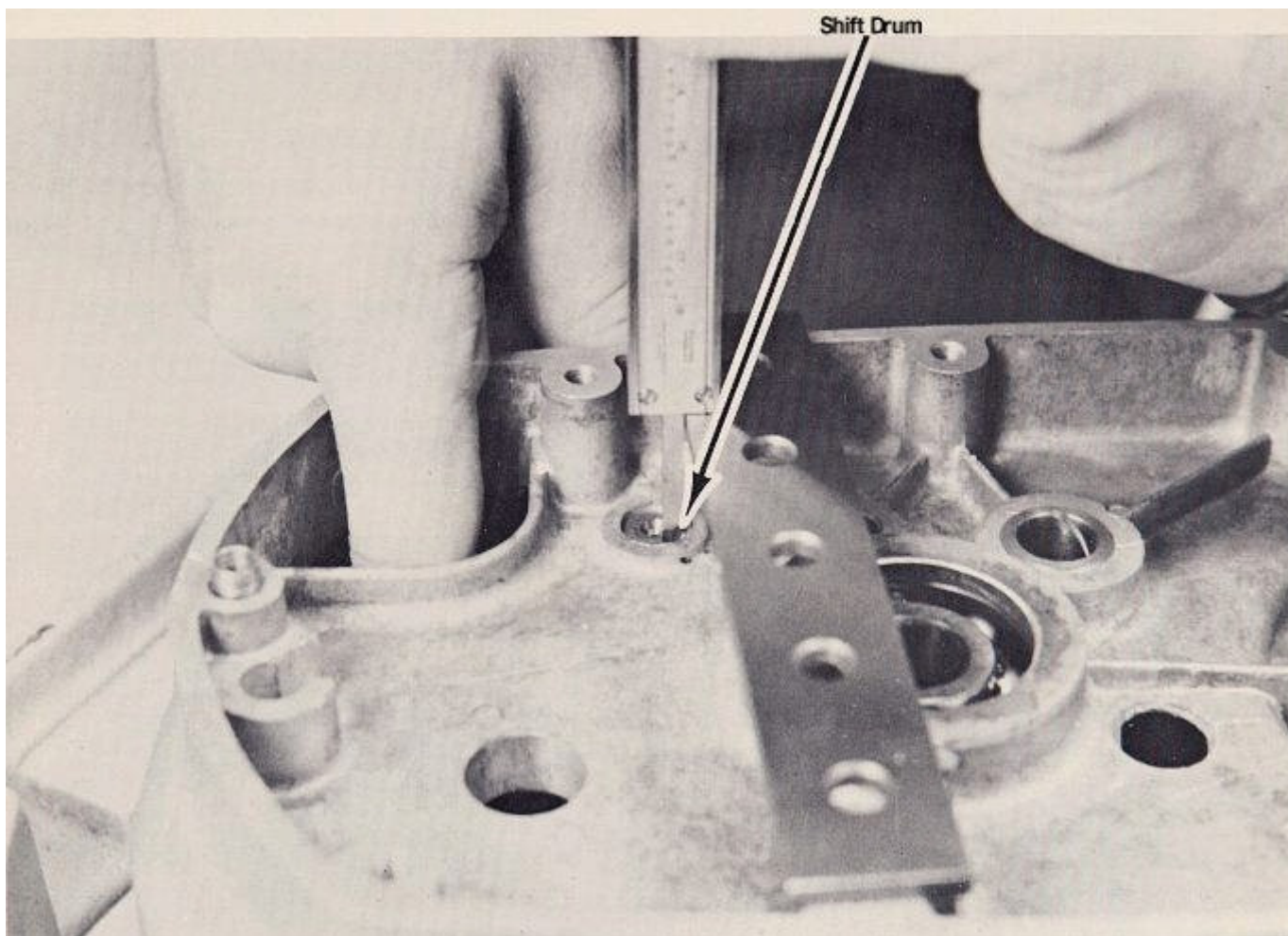


FIG. 54

12. La correa de metal no es necesario usar para el control de la obra eje principal. Sólo hay que poner la pinza en el extremo del eje y medida para la carrera de cojinete de bolas de interior (Fig. 55). El eje principal es a veces un ajuste bastante cómodo dentro del rodamiento de transmisión de izquierda. Por esta razón, no puede ser capaz de moverlo con los dedos. Si esto ocurre, busque el cubo del embrague interno y su tuerca de retención. Deslice el eje hacia abajo sobre el eje principal, e instalar la turca con sus dedos. Agarre el cubo con una mano y tire hacia usted, manteniendo el motor con la otra mano. Esto hará que la eje principal hacia la izquierda. Retire la tuerca y el eje, teniendo cuidado de no perturbar el eje. Luego, tome su medida. Toque en el eje suavemente hasta que se ha movido hasta el final a la derecha y tome otra lectura. Reste la lectura más baja desde el más grande, y el resultado es el juego final eje principal. El importe

final de juego en el eje principal no es crítica, pero debe ser de .020 "a .035". Registro de la obra final del eje principal en un pedazo de papel para su uso posterior.

13. Quitar la tapa izquierda y eje principal, e instalar la asamblea pedal de arranque completo en el caso de la derecha. No olvide que este eje tiene por lo menos un .040 "de espesor arandela en cada extremo. Instale el eje en el caso de la derecha para que el extremo puntiagudo de la leva del trinquete se enfrenta directamente hacia arriba. Una vez que el eje está completamente insertado en el agujero , gire a la derecha el eje de la izquierda hasta que se detenga, que es cerca de una media vuelta. Mientras está girando el eje, la leva del trinquete capturas detrás del perno de parada, desenganchando el mecanismo de trinquete. Una vez que el eje de llegar al tope, el trinquete esté totalmente desconectado y se mantiene en su lugar por el rayo. Si hay demasiados cuñas en el extremo derecho del eje del pedal de arranque, la leva se unen antes de que el árbol alcanza su tope, haciendo que el pedal de arranque al palo. Si se une, retire una calza en una momento desde el extremo derecho del eje hasta que funcione libremente.

14. Con el conjunto pedal de arranque aún en su lugar, instalar el cárter izquierdo, asegurándose de que haya una junta de centro entre los dos casos. Seguro

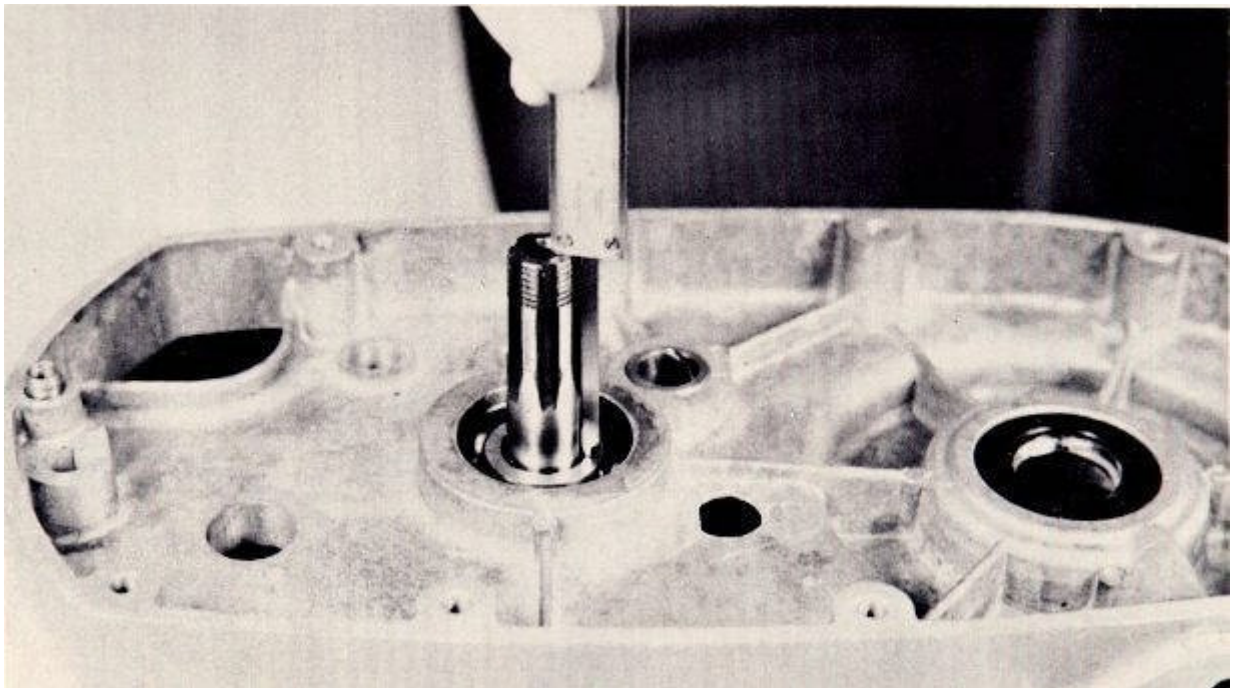


FIG. 55

el caso de los cinco tornillos. Gire a la derecha el eje del pedal de arranque en lo que le va a ir. Jalar el extremo del eje de un lado a otro con la mano y medir la obra final, que debe ser .060 "a .080". La cantidad de juego no es crítica, pero en caso de que requiera

una corrección, debe hacerlo antes de añadir o restar las cuñas de gran diámetro en el extremo izquierdo del eje.

15. Ahora ha determinado cómo las calzas se necesitan para obtener la obra final adecuada de los componentes de la caja de cambios. El paso final es determinar en qué extremo de los ejes de estas cuñas son los mejores instalados. En realidad, los espesores utilizados en la caja de cambios de cinco velocidades son tan delgadas que normalmente no hace mucha diferencia si el eje se ha acuñado demasiado a un lado o del otro, pero, en aras de obtener el mejor compromiso posible y artes de cambio más suave, le explicaremos cómo llegar a las condiciones ideales.

16. Instale las horquillas desplazamiento en el eje tenedor cambio en su orden correcto, como se muestra en la figura. 55A. Instale dos anillos de seguridad nuevos en el eje, asegurándose de las esquinas afiladas de los anillos están mirando hacia el interior, como se explica en el párrafo 13, Sección 3, del presente capítulo.

17. El eje principal, aunque el juego termina cuando usted tiene que medir, no tiene cuando está instalado en el motor. Cuando el embrague se pone en el extremo izquierdo del eje y la tuerca de apretar el embrague, se tira del eje hacia la izquierda hasta que el eje principal de la primera marcha es firme contra el anillo interior del rodamiento de bolas. Lo que antes era terminar la escucha ahora es meramente un espacio libre que permite que el aceite para llegar a los rodamientos de agujas eje principal. Sin embargo, cuando el control de la transmisión para el compromiso de cambio, el caso del motor izquierdo y embrague no están instalados. Por lo tanto, un espaciador debe ser hecho para simular su liquidación y sostenga el eje principal en la posición de funcionamiento.

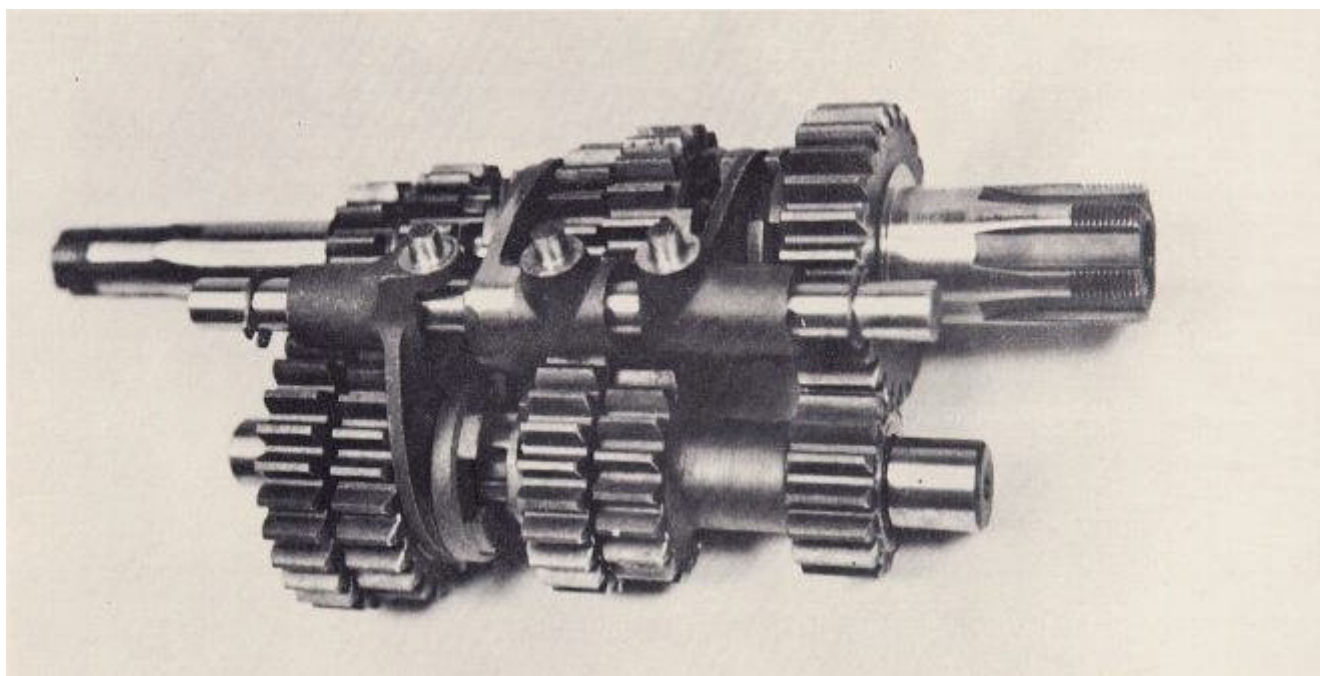


FIG. 55 A

18. Después de revisar la liquidación eje principal, se le pidió dejar constancia de que el despacho a consumo futuro. Ahora debe hacer un espaciador que es el mismo grosor que la obra final del eje principal. Tendrá algo que tiene un agujero de 14 mm en el mismo. El método más sencillo es utilizar cuñas adicionales desde el extremo izquierdo de la layshaft, ya que tienen un agujero de 14,5 mm de diámetro. Algunas bujías del tipo de carrera utilizar una arandela de cobre sólido con un agujero de 14 mm en el centro. Si uno de estos está disponible, que pueda ser introducido al espesor adecuado.

19. Instale los dos rodamientos de agujas en el quinto engranaje loco con sus 10 mm de separador entre.

20. La forma más fácil de instalar el eje principal, layshaft, cambio de tambor, y horquillas de cambio es que se reúnan en sus manos e instalar la unidad completa en el caso de la derecha.

21. Para ello, el caso de derecho debe ser en posición vertical, como se muestra en la figura. 57. Si usted no tiene un motor de soporte disponibles, yott puede mantener el caso en esta posición de sujeción del motor inferior trasera de montaje ficha en un tornillo de banco provisto de un conjunto de mordazas de aluminio. No utilice acero o hierro mandíbulas ya que pueden dañar la superficie del empaque de la caja.

22. Montar los dos ejes con todas sus artes y las arandelas cuña. Pon tu espaciador casero en el extremo derecho del eje principal (Fig. 56). Ponga un poco de luz sobre la grasa layshaft, eje principal, y el cambio de tambor cuñas para evitar que se caiga.

23. Sostenga el layshaft en la parte delantera de su mano izquierda a través de los dedos. La primera marcha al ralentí con el layshaft debe estar en lo cierto en su dedo meñique. Ahora, coloque el eje principal en



FIG. 56

Página 42

la palma de su mano, correctamente malla de su marcha con los del layshaft.

24. Manteniendo la mano en esta posición, levante el ensamblaje tenedor cambiando y cada gota tenedor en el plato en su lugar apropiado en los ejes. Cuando se instala correctamente, las clavijas en los extremos de los tres tenedores se señaló en la misma dirección.

25. Ahora, a su vez a esta asamblea para que el eje principal está directamente en la parte superior y el tenedor cambio clavijas están apuntando directamente a la parte trasera. Sujete el cambio de tambor con la mano derecha, y con las clavijas de selección del tambor apuntando hacia usted, realizar las clavijas en las horquillas de cambio en sus ranuras, en el cambio de tambor.

26. En este punto, la celebración de la asamblea en ambas manos, mueva a la derecha el caso e instalar todo en el caso de forma simultánea (Fig. 57). Asegúrese de que todos los componentes son empujados hasta el final hacia el lado derecho de la caja y que todo lo que gira libremente. Ahora está listo para comprobar la transmisión de engranajes para el compromiso.

27. El cambio de batería será necesario girar manualmente para comprobar cada posición del tren. Para ello, y para pasar de un equipo a otro, tendrá que girar el eje principal mientras se mueve el cambio de tambor. Esto es necesario porque los perros la participación de las dos artes que van a ser contiguo no esté correctamente alineado, y el movimiento del eje principal se mueve uno de estos engranajes, permitiendo así a los perros para participar entre sí.

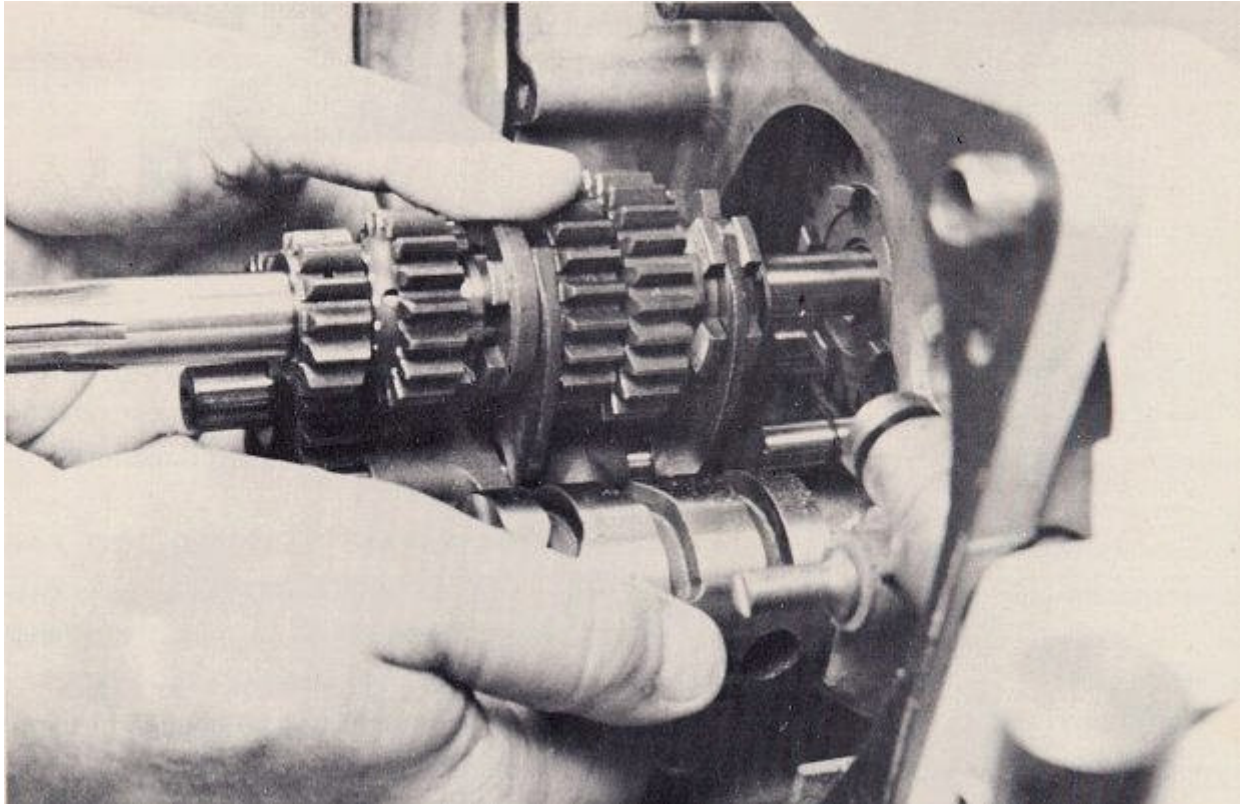


FIG. 57

Página 43

28. Gire el tambor de desplazamiento hacia la izquierda hasta el tope. Esta es la posición del tren de primera (Fig. 58). En 1^a velocidad, y todos los artes, los perros participar deben participar al menos el 75% de su longitud.

29. Ahora, mientras gira el eje principal, gire el tambor de desplazamiento hacia la derecha hasta la posición 2^a velocidad se alcanza. Pare en el punto donde se encuentra el compromiso máximo. Una vez más, al menos un 75% la participación es necesaria.

30. Continúe a través de los engranajes, comprobando cada uno por su punto máximo de la contratación.

NOTA: Debido a la espaciador que hizo para el eje principal, no será capaz de realizar 5^a marcha correctamente. Por el momento, 5^a marcha será tenida en cuenta.

31. Si cualquier posición del tren de engranajes muestra el compromiso excesivos o insuficientes, existen varias posibilidades.

(A) Una TENEDOR SHIFT BENT. En el caso de un tenedor doblado, el arte o deslizamiento del perro en ese tenedor se deslizaría demasiado lejos en una dirección y no lo suficientemente lejos en la otra.

(B) CAMBIO DE TAMBOR acuñado demasiado lejos en una dirección. En este caso, todos los perros de deslizamiento y engranajes en todos los ejes se deslizaría demasiado lejos en una dirección, y no lo suficientemente lejos en la otra. Esto se puede cambiar al mover las cuñas de un lado del tambor a la otra, hasta la participación de los engranajes deslizantes y los perros se divide por igual en ambas direcciones.

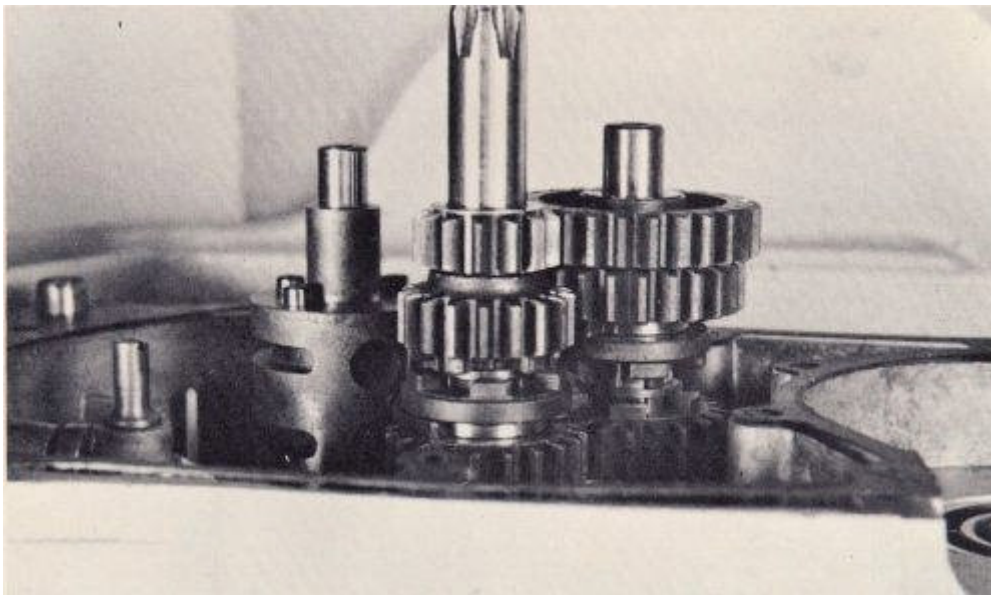


FIG. 58

(C) eje principal acuñado demasiado lejos en una dirección. Esto se detecta fácilmente en el eje principal, ya que ambos dispositivos de deslizamiento participación se dedicará demasiado lejos en una dirección y no lo suficientemente lejos en la otra, pero al mismo tiempo, la participación en ambas direcciones en la layshaft es bueno. Para ello sería necesario un reajuste de la

jugar final del eje principal para permitir la correcta participación de los engranajes en ambas direcciones.

(D) LAYSHAFT acuñado demasiado lejos en una dirección. Esto le dará una condición similar a un tenedor doblado turno, mientras que la primera y tercera desplazable se dedica demasiado lejos en una dirección, pero no lo suficiente en la otra. Mientras al menos una cuña permanece en el extremo izquierdo de la layshaft, todas las cuñas de la caja de cambios de otros pueden ser transferidas de un extremo a otro para adquirir el correcto posicionamiento del eje.

NOTA: Los ejemplos se ha señalado anteriormente son los extremos y, con la excepción de un tenedor doblado turno, nunca se encontrarán en condiciones normales. La gran mayoría de las transmisiones OSSA no contienen suficiente cantidad de cuñas de espesor suficiente para cambiar drásticamente el shifiting y el compromiso, independientemente de donde estén instalados. Esta información cuñas se da sólo en caso de que ocurra esta situación, y también para el mecánico ultra conciencia los conocimientos necesarios para alinear los componentes de desplazamiento a la perfección.

32. Ahora que usted ha establecido la participación adecuada de todos los artes y el calce de los componentes, hay dos controles de cambio final que debe hacerse.

33. En primer lugar, a su vez el cambio de batería en sentido contrario a la posición del tren de primera. A continuación, instale el conjunto de tope en el caso de la derecha. No es necesario que todos los tornillos en el camino, pero sólo dos o tres vueltas. Al hacerlo, mantenga el cambio de tambor a la derecha, poniendo el dedo en el final de ella, como se muestra en la figura. 59. Es importante que el cambio de tambor no se mueve hacia la izquierda debido a la fuerza del muelle de retención.

34. Como es de atornillar en el retén

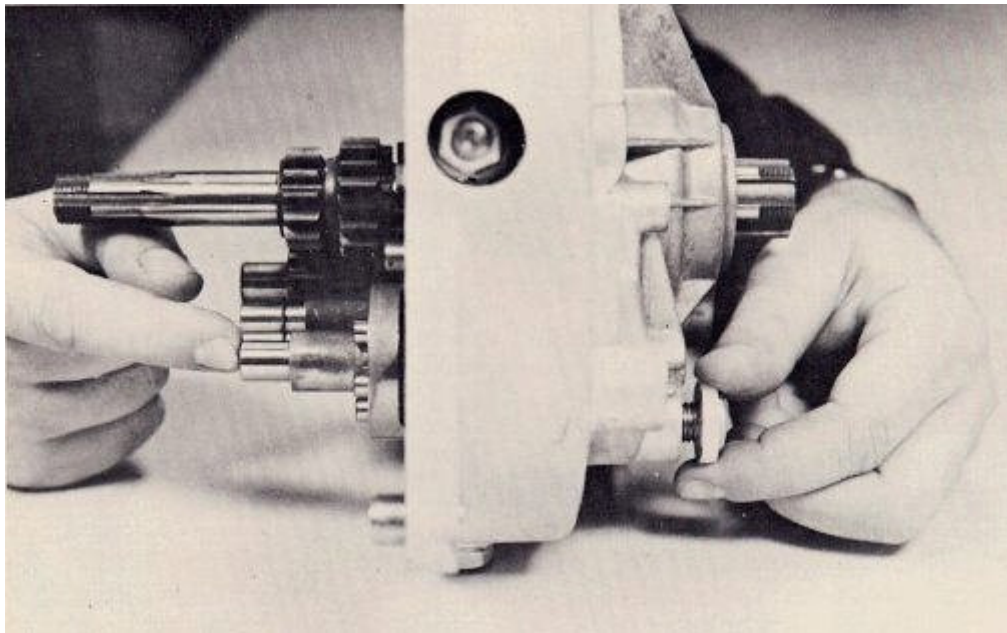


FIG. 59

montaje, te darás cuenta de que el cambio de tambor gire ligeramente. Esto es causado por el émbolo de la retención se centra en el agujero de retén en el extremo derecho del tambor. La razón para hacer esto es tener la certeza de que los orificios de retención han sido mecanizados en el lugar que le corresponde en relación con la ranura en el cambio de tambor. Por lo tanto, con el cambio en 1^a velocidad, gire hacia adentro la asamblea cletent como ya se dijo, dos o tres vueltas. El cambio de batería es probable que gire ligeramente. Compruebe la cantidad de compromiso entre la primera marcha al ralenti y tecnologías de la sociedad y la tercera desplazable. Debe ser el mismo que cuando lo revise antes. En caso contrario, sustituir el cambio de tambor.

35. Retire el conjunto de retén y gire el cambio de tambor hasta 2^a velocidad está plenamente comprometida. A continuación, mientras mantiene el cambio de tambor a la derecha, atornille el conjunto de retén hacia el interior de dos o tres vueltas. Si el cambio de tambor gira un poco, comprobar el compromiso de engranajes para asegurarse de que es lo mismo que cuando previamente lo haya facturado. Una vez más, si el importe de la participación es insuficiente, sustituir el cambio de tambor.

36. Cuando aún estaba en 2^a velocidad, y con el conjunto de retén todavía en su lugar, instale el mecanismo del eje selector, empujando con firmeza hasta que esté totalmente asentado, y el muelle de retorno está en el anclaje alfiler. Tome en cuenta que hay dos turnos de tambor selector de alfileres entre las puntas del trinquete selector. Cada uno de estos dos pines debe ser una distancia igual distancia de las puntas de los trinquete (Fig. 60). Si no es así, al final del muelle de retorno de selección tendrá que ser ligeramente doblados hasta que estos pines se centran entre las puntas de los trinquetes. Si tiene que doblar la primavera, estar seguros de que después de que se dobla, los extremos siguen siendo un buen ajuste en el anclaje alfiler.

37. Quitar el selector y asambleas cletent, y repita estos dos procesos de comprobación para 3^a y 4^a marcha. Si la ubicación de las patillas de selección varía de un equipo a otro, o si la participación insuficiente de los engranajes se produce después de instalar el cletent, el cambio de batería será necesario reemplazo.

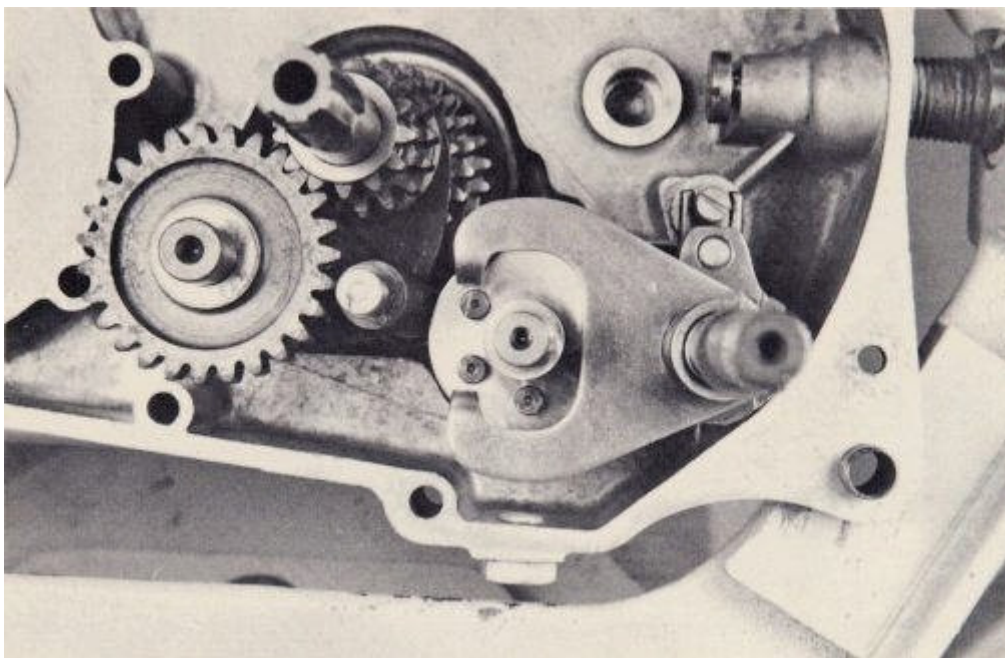


FIG. 60

Página 46

38. Después de realizar estos controles, quite todos los componentes de la caja de cambios. A continuación, retire el espaciador de fabricación casera desde el eje principal. Vuelva a instalar los componentes en la caja derecha y realizar todas las comprobaciones necesarias sobre la 5^a marcha mecanismos de participación.

39. Por último, quite todos los componentes de la caja de cambios, incluyendo el montaje de retén, y vuelva a instalar sólo el cambio de tambor y selector de eje en el caso de la derecha. Asegúrese de que todas las cuñas en el turno de tambor en la posición correcta. Inserte una galga entre la parte posterior de las puntas de selección trinquete y el final del turno de tambor (Fig. 61). Esta distancia, aunque no fundamental, que debe ser no menos de 0.015 - y no más de 0.080. "Si la medición excede estos límites, inspeccione el mecanismo de selección de cerca por los daños y la rectitud, para, en circunstancias normales esto no puede suceder.

40. Si la liquidación es inferior a .015 "y el conjunto de selección no esté doblado o dañado, el eje se puede calzar lejos de la batería mediante la instalación de cuñas en su extremo derecho. El eje tiene un diámetro de 14 mm a ese fin. Por lo tanto, la shim tipo de las utilizadas en el extremo izquierdo de la layshaft se puede utilizar para este fin. Si el juego es más de .080 "y no hay daños se pueden detectar en la asamblea de selección, una nueva asamblea debe ser instalado y activado.

41. Si usted tiene un problema con el cambio que no se puede curar por el uso de este manual, o si el equipo necesario no está disponible para usted, dar el motor a su

distribuidor OSSA para su reparación. Él va a reparar por sí mismo o enviar a los distribuidores OSSA, ya que puede requerir el uso de herramientas y accesorios especiales.

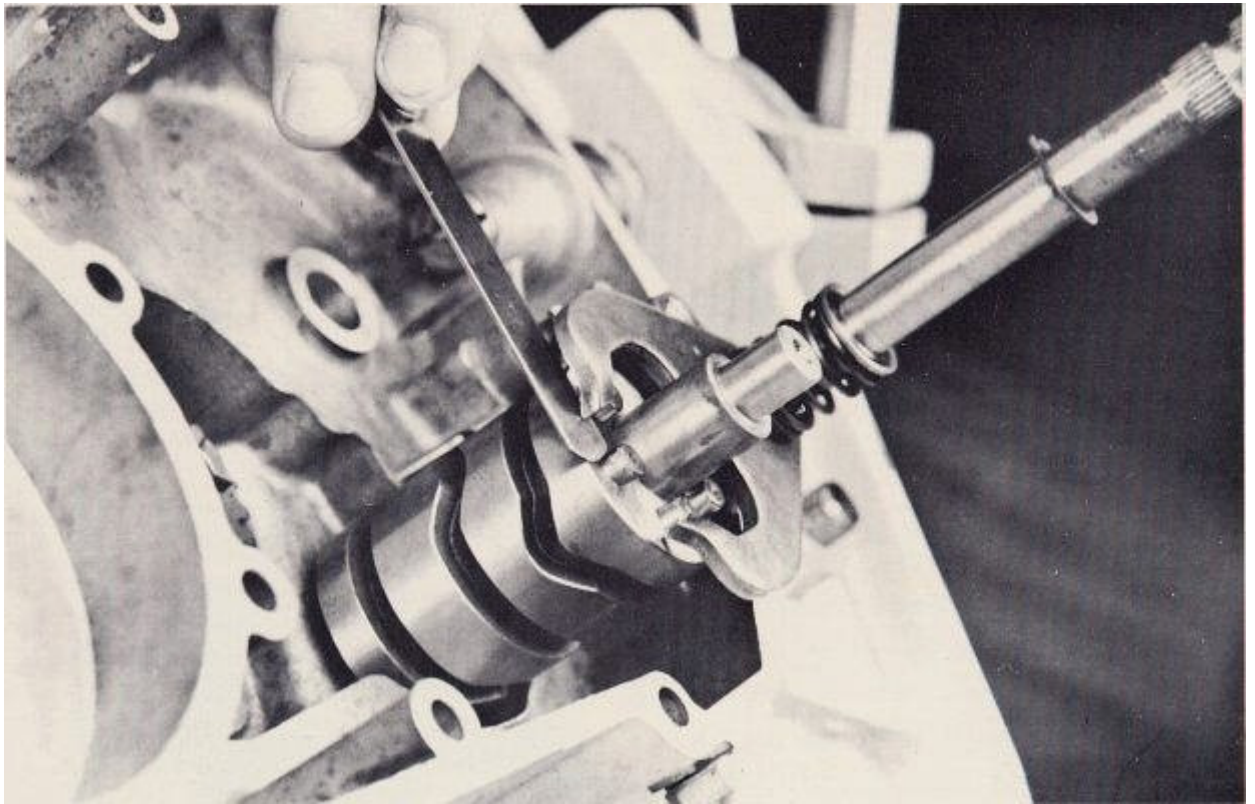


FIG. 61

Página 47

Sección: 5

Reparación El cilindro y pistón

1. Limpie el cilindro y pistón. Inspeccione visualmente el cilindro para gubias, las marcas de las convulsiones y un desgaste notorio. Verificar que el vástago de grietas o señales de desgaste notable.

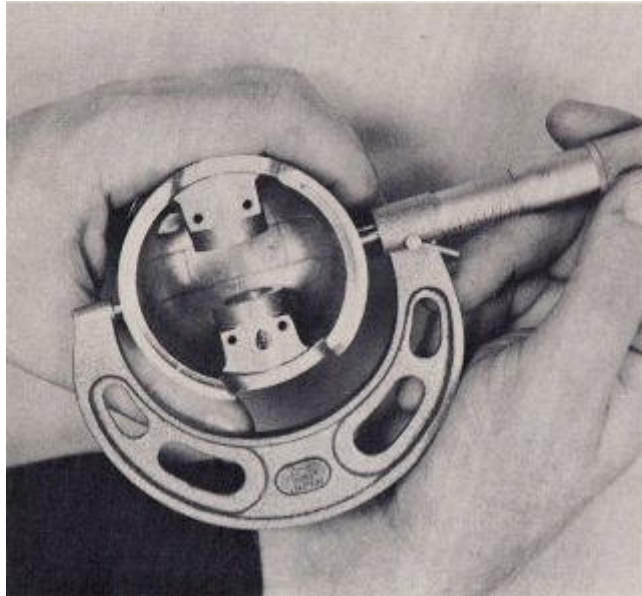


FIG. 62

2. Verificar que el vástago con la remoción de la pared del cilindro que viene. Al hacerlo, el cilindro y el pistón debe estar a temperatura ambiente. (650 a 700 F.) La medida que el pistón en la parte inferior de la falda de adelante hacia atrás, como se muestra en la figura. 62. Medir el interior del cilindro de adelante hacia atrás, aproximadamente una pulgada hacia arriba desde el fondo de la camisa, como se muestra en la figura. 63. Reste la medición del pistón del cilindro de medición para obtener la liquidación del pistón.

3. Sección 6 del presente título, que contiene toda la información de tamaño de pistón. La figura. 71 de dicha sección muestra lo que las distancias máxima admisible para cada uno son del tipo de motor. Si la liquidación excede los límites de tolerancia, el motor sólo sea necesario un nuevo pistón o puede necesitar re-aburrado.

4. Para determinar qué solución es correcta para el motor que está reparando, limpie la parte superior del pistón de edad hasta que pueda encontrar el número estampado en él (Fig. 64). Luego, compare el tamaño medido de su pistón con el tamaño de un nuevo pistón equivalente, tal como figura en el gráfico, la figura. 70, Sección 6. Si el pistón mide menos de uno nuevo, reste el tamaño del nuevo pistón a partir del diámetro interior del cilindro, y si la liquidación resultante es dentro de los límites permitidos para el motor como se muestra en la figura. 71 de la Sección 6, entonces el

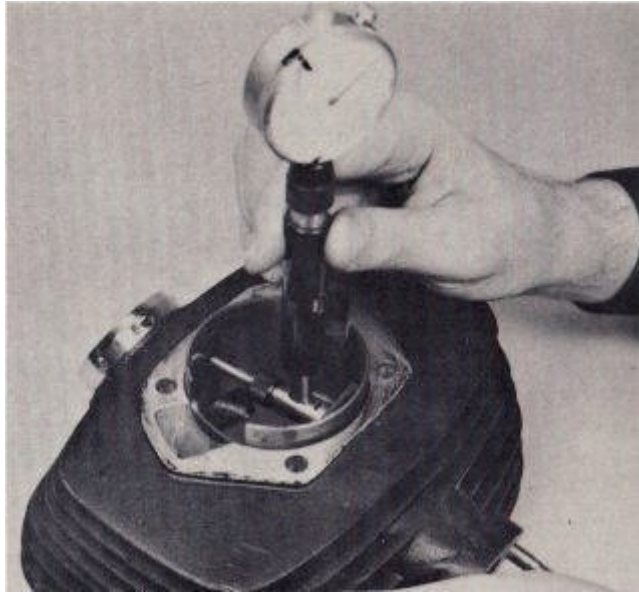


FIG. 63

Página 48

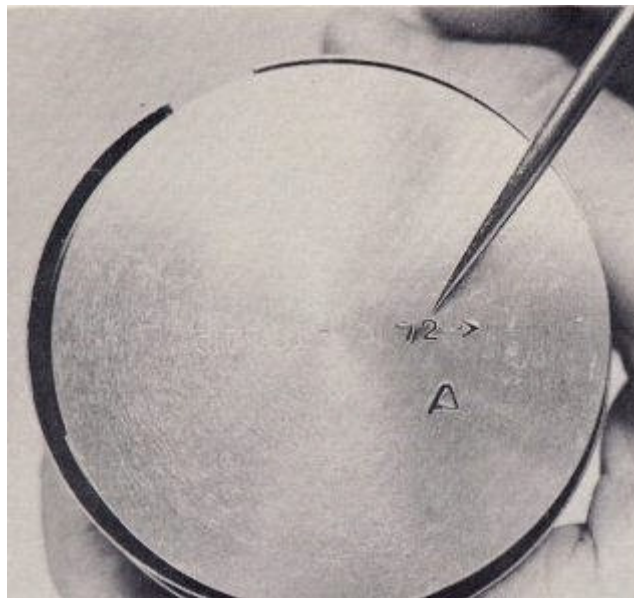


FIG. 64

cilindro no tiene por qué ser aburrado si el pistón se sustituye por una nueva del mismo tamaño.

5. Si la tolerancia aún sería excesivo con el nuevo pistón, el cilindro será necesario agobiante para los de gran tamaño que viene.

6. Si el cilindro tiene un desgaste excesivo en un solo lugar, o se ha rasguñado o excavado profundamente, la próxima gran tamaño, ya que sólo 0.008 "más grande, puede no ser suficiente para eliminar los defectos. En estos casos será necesario ir a una más grande aún de gran tamaño, o tal vez cambiar la camisa del cilindro.

NOTA: El pistón con la remoción de la pared del cilindro es un factor muy importante para determinar el rendimiento de un motor. Demasiado poco liquidación puede causar convulsiones pistón. Demasiado puede causar una pérdida considerable en el rendimiento del motor y la eficiencia. La precisión de la medición de esta distancia depende del tipo y la calidad del equipo de medida y la cantidad de tiempo empleado en su utilización para obtener las lecturas más precisas, tanto antes como después aburrido. Por esta razón, se recomienda que a menos que tenga el equipo adecuado para esta tarea, y el conocimiento de cómo usarlo, usted toma el pistón y el cilindro a una tienda de motocicletas calificado o la tienda de máquina que se aburre o medido.

7. Después de aburrido y bruñido, todos los puertos deben ser biselados o redondeados, donde entran en el cilindro. Bisel todas las aristas de puerto con un .020 "de radio. Esto se puede hacer con un aire de pequeña o eléctrico molino o un archivo de un maquinista enganchado muy pequeña (Fig. 65). Si un molino pequeño se utiliza, tenga mucho cuidado de no dejar que resbalar y rayar la pared del cilindro. biselado Este es muy necesario, ya que evita que los anillos de captura en los puertos como el pistón les pasa.

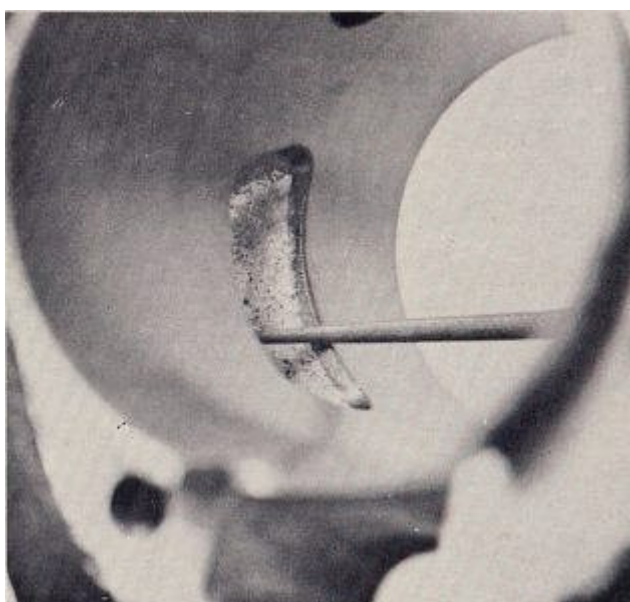


FIG. 65

8. Si determina que no hay desgaste suficientes para justificar la sustitución de los pistones, los anillos de verificación para la gratuidad en las tierras del anillo. Si ellos son libres, ahora debe cuidadosamente comprobar si hay desgaste. Retirarlos del pistón de uno en uno, con cuidado de no confundirlos. Puede que incluso quieren que les marca "superior" e "inferior". También es muy importante marcar cada anillo de modo que cuando y si lo vuelve a poner en el pistón tendrá el mismo borde hacia arriba. De lo contrario cualquiera de estas cosas provoca un desgaste acelerado y un anillo de pérdida de potencia.

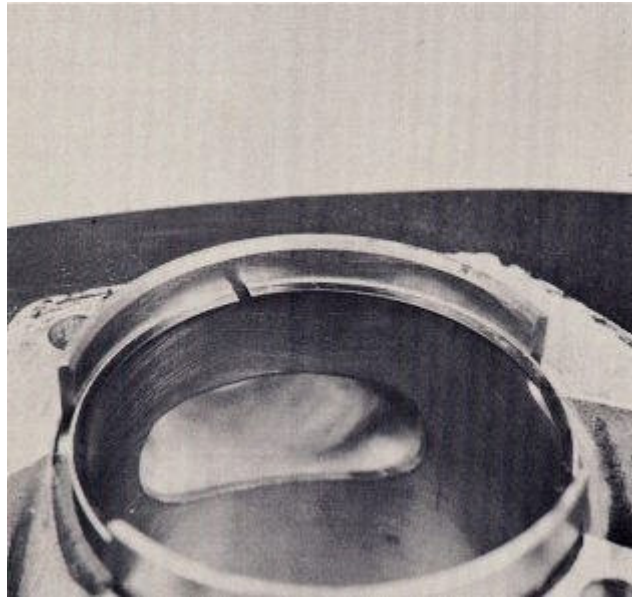


FIG. 66

9. Limpieza a fondo de los anillos y el lugar uno de ellos dentro del cilindro, aproximadamente 1 / 2 pulgada hacia abajo desde la parte superior de la línea (Fig. 66). Tome el pistón y la inserta en la boca del cilindro hacia abajo hasta la parte superior del pistón golpea el anillo (Fig. 67). Entonces empuje el pistón hacia abajo otra 1 / 2 pulgada. Esto hará que el anillo se establece perfectamente en el cilindro. Quite el pistón y se mide la anchura del hueco en el



FIG. 67

extremos de los anillos, como se muestra en la figura. 68. Esta distancia debe ser de .075 "a .085". Vuelva a instalar el pistón y empuje el anillo hasta la mitad en el cilindro. Quite el pistón y medir la separación final de nuevo.

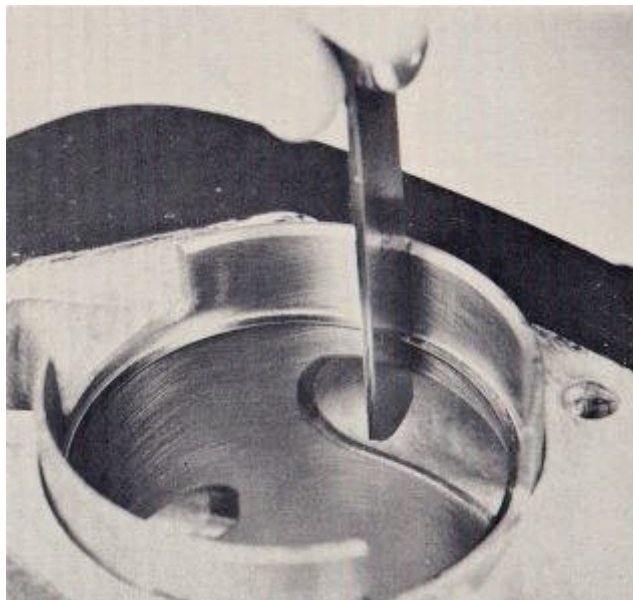


FIG. 68

10. Repita este proceso con el otro anillo. Si bien el anillo superior a la tolerancia en cualquiera de los puntos de control, sustituya a los anillos.

11. Si suena el viejo se utilizan, no será necesario para poner a punto el cilindro. Si nuevos anillos están equipados, será necesario para poner a punto el cilindro lo suficiente para quitar el esmalte de las paredes. De no hacerlo, dará lugar a los anillos de tomar un tiempo excesivo para que se siente, o tal vez no en todos.

12. El procedimiento correcto para el bruñido de un cilindro es mover rápidamente el perfeccionar un lado a otro mientras está girando. Esto da lugar a un patrón .- llamados cruce de líneas el cruce de líneas es correcta cuando los araños pequeños hechos por el movimiento de la perfeccionar son perpendiculares entre sí.

13. Si bien bruñido, tenga cuidado de no eliminar el material excesivo del cilindro. La idea es sólo para quitar el aceite esmalte que se ha cocido en las paredes del cilindro debido al calor de la combustión.

14. Por otra parte, tras perfeccionar, controlar la separación entre finales de los nuevos anillos según se describe en el párrafo 4 de la presente sección. Dado que los anillos no están marcados, esto le asegurará que los anillos que tiene son los correctos para el pistón que está utilizando.

Página 51

250 PISTONES

72	72 mm	Estándar
72,20	72,20 mm	1 de gran tamaño
72,40	72,40 mm	Segunda de gran tamaño
72,60	72,60 mm	Tercero de gran tamaño

175 PISTONES

60,90	60,90 mm	Estándar
61,10	61,10 mm	1 de gran tamaño
61,30	61,30 mm	Segunda de gran tamaño
61,50	61,50 mm	Tercero de gran tamaño

FIG. 69

TABLA DE PISTON NUEVA MEDIDA
Medida en pulgadas

**250 C.C. 72
mm**

Tamaño métrico	
Norma 72 mm	2,8334 "a 2,8344"
1st 72,20 mm de gran tamaño	2,8414 "a 2,8424"
Segunda de gran tamaño 72,40 mm	2,8492 "a 2,8502"
Tercero de gran tamaño 72,60 mm	2,8570 "a 2,8580"

**175 C.C. 72
mm**

Norma 60,90 mm	2,3960 "a 2,3968"
1st 61,10 mm de gran tamaño	2,4040 "a 2,4048"
Segunda de gran tamaño 61,30 mm	2,4118 "a 2,4126"
Tercero de gran tamaño 61,50 mm	2,4200 "a 2,4208"

FIG. 70

TABLA DE PISTON DE MINAS

MODELO	PISTON DE CILINDRO	NECESIDADES rebore SI
	LIQUIDACIÓN	LIQUIDACIÓN EXCEDE
250 de Pioneer	.00175 "- .002"	.0045 "- .005"
250 Plonker	.001 "- .0015"	.0035 "- .004"
Stiletto 250	.002 "- .0025"	.0045 "- .005"

250 T.T. + D. R. M.	.0025 "- .003"	.005 "- .0055"
175 de Pioneer	.002 "- .0025"	.0035 "- .004"
Stiletto 175	.0025 "- .003"	.0045 "- .005"

FIG. 71

Sección 6:

El calibrado del pistón de Información

1. Los números y las letras estampadas en la parte superior del pistón indica su tamaño en milímetros. La figura. 69 ilustra esto.
2. El pistón de tamaño carta, la figura. 70, ilustra el tamaño medido de todos los pistones OSSA.
3. La figura. 71 da pistón correcta de espacios libres del cilindro que deben respetarse durante reboring. Esta tabla también se muestran las distancias máxima permitida.
4. A pesar de que los procedimientos exigentes se siguen durante la fabricación de pistones, no todos son precisamente del mismo tamaño. Estas diferencias muy leves se indican mediante una carta sellada en la parte superior del pistón, ya sea un AB, C, o D. A "B" del pistón es .0002 "(2 / 10 del uno por mil) más grande que una" A ". A "C" pistón es .0002" más grande que una "B". A "D" del pistón es .0002 "más grande que una" C ".
 5. Esta pequeña diferencia en el tamaño del pistón es particularmente útil en la fábrica cuando los cilindros y los pistones son seleccionados para una colocación adecuada. Debido al gran número de cilindros que la fábrica debe producir, el acabado interior de tamaño de cada cilindro puede variar tal vez .0002 "a .0004" (2 / 10 a 4 / 10 de una milésima). Cuando cada motor está montado, el ensamblador selecciona el pistón (A, B, C o D) que da el pistón correcta con la remoción de cilindro, con lo que aseguran el máximo rendimiento y la vida del pistón de ese motor.
6. Muchos distribuidores OSSA que llevan un gran stock de pistones también utilizan este método de tamaño cuando rebore un cilindro. La carta del tamaño del pistón (Fig. 70) da el tamaño exacto de cada uno de 175 y 250 del pistón OSSA.

Sección: 7

Instalación de una camisa nueva

1. Si las paredes del cilindro se desgastan o están dañadas hasta tal punto que incluso agobiante para los de gran tamaño tercero no lo reparará, o si el tercero de gran tamaño ya ha sido instalado y ahora tiene juego excesivo, la camisa deberá ser reemplazada por una nueva una.
2. Para ello, coloque el cilindro en un horno y el apoyo al revés por las aletas, de modo que la línea estará libre de abandonar una vez que alcance la temperatura deseada.
3. Ajuste el horno a 5500 F. Aproximadamente desde 5000 hasta 5500, la camisa debe desprenderse de la botella (Fig. 72). En ocasiones, la línea regular se cuelga ligeramente en el interior del cilindro. Esto se debe al hecho de que en la fábrica, los puertos en el forro, se adaptan a los puertos en el cilindro con un molinillo de aire. Esto conduce en ocasiones a moler un labio muy pequeño en el borde del puerto entre el cilindro y la camisa, y el labio este capturas de aluminio del cilindro cuando el revestimiento está desapareciendo. Cuando esto ocurre, el forro se puede quitar golpeando suavemente en su parte inferior para que la ayudara a cabo del cilindro.

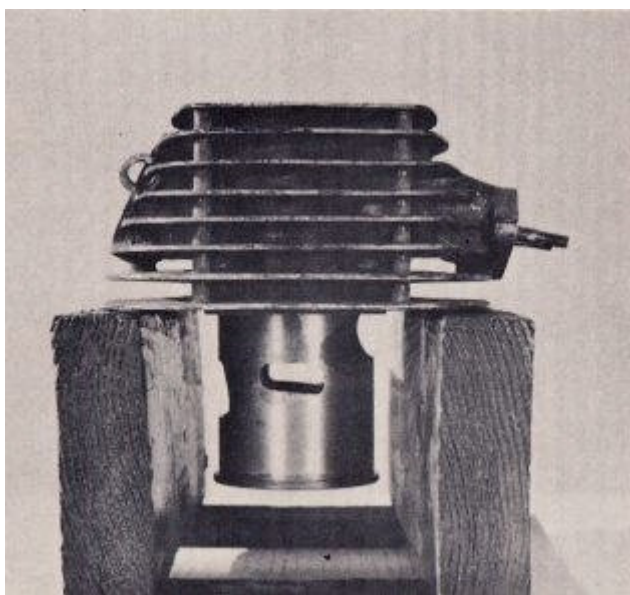


FIG. 72

NOTA: No conduzca ni la fuerza, o pulse la camisa del cilindro. Esto dará lugar a daños en el cilindro que menoscabe su capacidad de transferir, para disipar el calor generado durante el funcionamiento. No caliente el cilindro a una temperatura superior a 750 grados. al intentar quitar el forro, o enfrentar el peligro de distorsión del cilindro permanente. Si el forro resulta ser muy resistente a eliminar, llévelo a un taller de máquinas y hacer que a su vez por el interior de la camisa en un torno hasta que esté lo suficientemente delgada para remover suavemente por romperse.

4. Después de que el revestimiento se retira, permita que el cilindro se enfríe y limpie bien el interior de la misma. Inspeccione por cualquier gubias o raspaduras que pueda haber provocado cuando el revestimiento se retiró. Si este tipo de irregularidades están

presentes, cuidadosamente quite con lija de grano fino, teniendo cuidado de no crear un punto bajo en el cilindro por el lijado excesivo.

5. Coloque la parte trasera del cilindro en el horno y se calienta a 4000 a 4500 que F. Retire del horno y el apoyo que el lado derecho por las aletas inferiores de modo que la lámina se pueda llevar en la parte superior sin llegar a la banca.

6. Sostenga la línea justo por encima del cilindro y girar, de modo que cuando se cae en el cilindro, los puertos serán bastante cerca de ser alineados.

Página 54

7. El revestimiento tiene una superficie en la parte inferior donde su diámetro exterior es ligeramente menor que el resto de la línea (Fig. 73). Esto es para facilitar el arranque que en el cilindro.



FIG. 73

Con mucho cuidado de empezar esta parte en el cilindro, y continúe moviendo el forro hacia abajo hasta que se ha movido una o dos pulgadas dentro del cilindro. En ese momento, soltó la camisa y caerán en su lugar dentro del cilindro.

8. Muy rápidamente se convierten en la camisa para alinear los puertos, agarrándolo por la parte que sobresale de la parte inferior del cilindro (Fig. 74). Dispone de 6 a 10 segundos para hacer esto una vez que el marítimas entra en el cilindro.

9. Saliendo de la botella con el apoyo de las aletas de la parte inferior, coloque un objeto pesado en la parte superior de la camisa para mantenerlo en su lugar mientras se enfría.

10. Después de que el cilindro ha alcanzado la temperatura ambiente, quite el peso e inspeccionar la alineación de los puertos. Si hay una mala alineación ligera, corregir ahora con una herramienta adecuada molienda. Es mejor hacer esto ahora, al igual que la herramienta abrasiva resbalón y rayar la pared del cilindro, este cero se eliminará cuando el cilindro se aburre.

11. Todas las camisas nuevas requieren aburrido después de la instalación. Por lo tanto, se refieren a la figura. 71, sección 6, para corregir el pistón con la remoción de cilindro. Bore y el acabado del cilindro de acuerdo a las instrucciones dadas en la Sección 5 del presente capítulo.



FIG. 74

CAPÍTULO 3

MONTAJE DEL MOTOR

Sección 1:

La instalación de cojinetes y bujes Nueva

NOTA ESPECIAL; Esta sección trata de la instalación de nuevos cojinetes en el cárter motor. Normalmente, el rodamiento principal izquierdo debe ser instalado por primera vez en el cigüeñal, y luego la manivela y teniendo la puesta en el caso de la izquierda como una unidad. Si simplemente se vuelve a instalar el cigüeñal original, y está seguro de que su alineación y el juego final en el cárter motor es correcta, entonces llegar con normalidad a las instrucciones.

Si no está seguro de la alineación del cigüeñal y el juego final, y desea comprobarlo, no instale los sellos de aceite del cigüeñal, no instale el rodamiento principal a la izquierda en el eje motor, y no instale el cigüeñal o el rodamiento principal izquierdo en el caso del motor izquierdo. Será necesaria la instalación de estos elementos en un momento posterior después de comprobar el cigüeñal para la medición correcta como se indica en la sección 2 de este capítulo.

1. Coloque el cigüeñal en una prensa de tornillo equipada con garras blandas se enfrentan. Coloque el eje del lado izquierdo apuntando directamente hacia arriba. Localizar las cuñas que sacó de detrás del rodamiento principal izquierdo durante el desmontaje del motor y ponerlas en su sitio en el eje impulsor. Coloque el nuevo rodamiento en el eje impulsor y presione hacia abajo lo más que pueda con los dedos. Localizar un pequeño trozo de tubería con un diámetro interior es lo suficientemente grande como para pasar sobre el eje impulsor y firmemente en contacto con la pista interior del cojinete (Fig. 75).



FIG. 75

Con un martillo, toque en el extremo de la tubería para conducir el cojinete en su lugar, moviendo todo el camino hacia abajo hasta que toque fondo en las cuñas. Tenga

cuidado de no conducir o ejercer la fuerza sobre la pista exterior del rodamiento, ya que esto podría ocasionar un fallo posterior.

NOTA: El rodamiento principal izquierdo (OSSA la pieza 991 a 141) es ligeramente diferente que el rodamiento principal derecho (OSSA pieza 991-140). Ellos son básicamente los mismos cojinetes, pero el juego de funcionamiento entre las bolas y las razas del rodamiento izquierdo son mayores que en la derecha. Esta diferencia se aprecia por las letras "C3", ya sea estampado o impreso en alguna parte del cojinete izquierdo (fig. 76 y 77). No se recomienda que una relación sin esta C3 "marca" se instala como un soporte principal de la izquierda.

2. Los casos del motor debe estar perfectamente limpia, sobre todo el interior de los jefes inount rodamiento. Restos de los casos secar con aire comprimido para eliminar cualquier disolvente o limpiador que pudieran estar atrapadas en áreas remotas. Compruebe que los jefes de los daños o de desgaste que

Página 56



FIG. 76

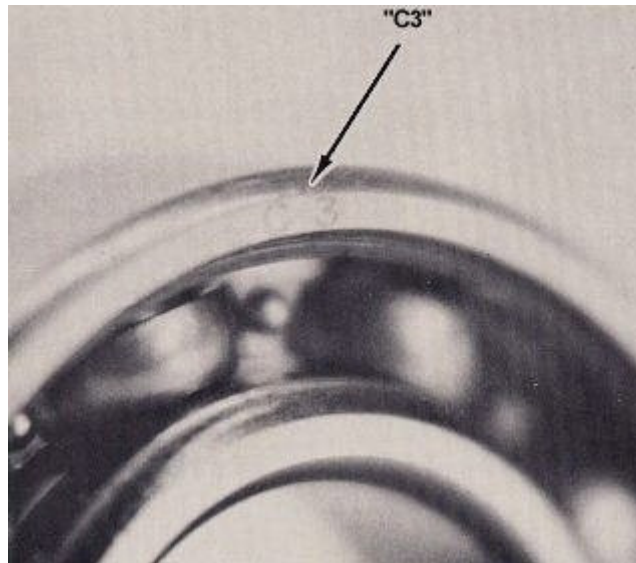


FIG. 77

podría haber dado lugar a la instalación indebida de los rodamientos.

3. Calentar el caso de motores de primera a la derecha, de preferencia en un horno o sobre una estufa eléctrica durante unos 10 minutos, o hasta que el caso temperatura alcanza los 2500 a 3000 F. Si una estufa no está disponible, usted puede calentar los casos con una antorcha. Si lo hace, es importante mantener la antorcha en movimiento para evitar la concentración de la llama en un área, y para calentar todo el caso de manera uniforme. No sobrecalear los casos, ya que pueden desvirtuar después de alcanzar una cierta temperatura. Incluso si usted está reemplazando un solo rodamiento, el calor de manera uniforme todo el caso, no sólo la zona alrededor de ese porte, para evitar deformaciones.

4. Cuando el caso ha alcanzado la temperatura deseada, girar, de modo que el interior de la caja quede hacia arriba. Mantenga el nuevo rodamiento metiéndose el dedo índice en el centro del rodamiento, y el pulgar en el borde exterior del anillo interior. Con el rodamiento a temperatura ambiente o menos, empezar en el jefe del cojinete (Fig. 78). Empuje suavemente hacia abajo hasta que oiga caer al fondo del jefe. El rodamiento se encuentra ahora en su lugar.

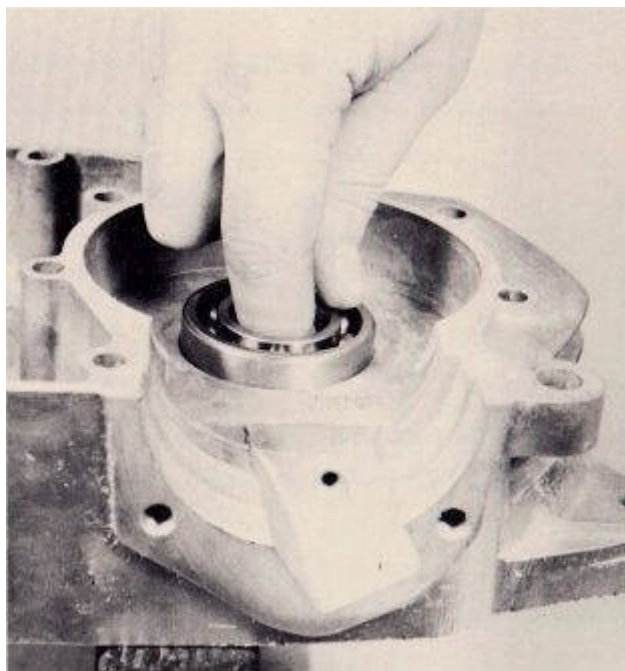


FIG. 78

Página 57

5. No conduzca o pulse cualquiera de los rodamientos en su lugar, como los casos y los rodamientos sufrirán daños. Si alguna relación con no ir todo el camino a su jefe de montaje, golpear suavemente el cuerpo hacia fuera, deje que se enfríe la temperatura ambiente, calentar el cárter motor, y vuelve a intentarlo.
6. El buje de bronce layshaft se instala de una manera similar. Cuando el caso ha alcanzado la temperatura deseada, el buje caerá en su lugar. Asegúrese de que se haya presionado completamente hacia adentro hasta que sus fondos de hombro en la superficie caso.
7. Después de instalar los casquillos o cojinetes, deje que el caso se encuentran con su frente hacia arriba dentro de 5 o 10 minutos para permitir que los rodamientos para calentar y estar bien sujetas en su lugar.
8. Gire la caja del motor otra vez, y si se había quitado los sellos de aceite viejo, instalar los nuevos. Si bien el caso aún está bien caliente, poner el sello en su lugar con los dedos. No golpee el sello directamente con un mazo. En su lugar, busque un bloque de madera que tiene una cara lisa o al final poco más grande que el sello. Butt los bloque de madera contra la junta y suave y uniforme que toque en su lugar por golpear al final de la madera con un martillo (Fig. 79). Instale los sellos no menos que a ras con la superficie exterior de la caja del motor ni no más de 1 / 16 pulgadas por debajo de ella.

9. Calentar el cárter izquierdo de la misma manera como la correcta. Cuando se ha alcanzado la temperatura deseada, extenderla con el interior de la caja apuntando hacia abajo. Instale el retén del cigüeñal como se describe en el artículo 8.



FIG. 79

10. Gire el caso más e instalar el rodamiento eje principal de transmisión y el buje layshaft con la seguridad que han tocado fondo en sus jefes de montaje.

11. Con el caso aún lo suficientemente caliente, ponerlo en posición vertical, los postes de madera apuntando hacia arriba. Deslice el protector del sello de aceite OSSA (Parte N ° 999-201) sobre el extremo izquierdo del cigüeñal. Este protector evita que el sello del eje del lado izquierdo de dañar el retén del cigüeñal durante la instalación de la manivela, como se muestra en la figura. 80. Agarre la manivela por el eje de volante a la derecha, sujetando la biela en su lugar con el pulgar, como se muestra en la figura. 81. Tome el caso de los espárragos del cilindro con la otra mano y empuje el conjunto de cigüeñal en el caso hasta que escuche o sienta a cabo teniendo en la parte inferior de su jefe de montaje. Una vez que el cigüeñal se ha posicionado en el caso, el protector del sello se caerá del cigüeñal.

12. Establecer el caso en una pequeña caja de madera para que el extremo derecho del cigüeñal, se señala

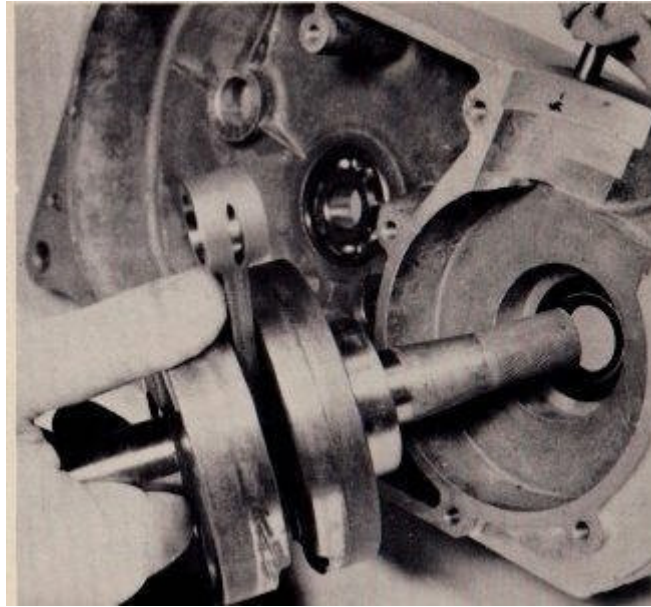


FIG. 80

hacia arriba y de tal manera que el extremo izquierdo no toque el banco, y dejar que se enfríe.

Sección 2:

La alineación del cigüeñal

1. Si va a instalar un cigüeñal nuevo o reconstruido, o está instalando nuevos casos del motor, se recomienda verificar el juego longitudinal y la alineación del cigüeñal.

2. La gran final de la biela tiene una gran cantidad de espacio libre lateral en el gorrón del cigüeñal para permitir una lubricación suficiente a todos los RPM's. Esto plantea la necesidad de:

(A) La obra el extremo del cigüeñal es correcto. Si la obra es muy poco, podría causar la carga lateral de los cojinetes principales, dando lugar a su destrucción. Si el juego es demasiado grande, permitirá que el cigüeñal para avanzar y retroceder lo suficiente para que los volantes de inercia del cigüeñal podría golpear la biela.

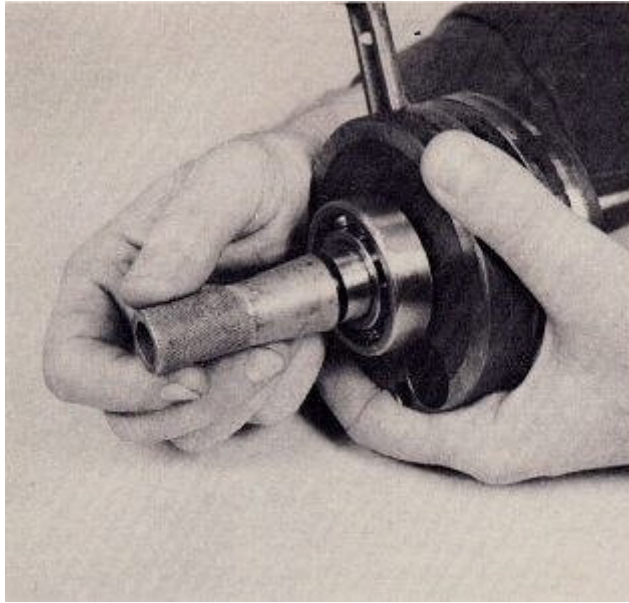


FIG. 81

(B) El cigüeñal es estar alineada de manera que la biela está centrado entre los volantes de inercia. Si no está centrada correctamente, la biela podría ser sometido a carga lateral, o, peor aún, la rotura debido a la huelga los volantes de inercia.

3. Para verificar el juego longitudinal del cigüeñal y la alineación, será necesario montar el cigüeñal en los casos y medir la cantidad de juego axial del cigüeñal, deslizando hacia atrás y adelante f rom derecho a izquierda, y medir su movimiento. Sin embargo, esto es imposible con el cojinete izquierdo principal instalada, ya que es un ajuste a presión ligera sobre el eje y no permite la manivela que se deslizó hacia atrás y adelante con facilidad.

4. Por tanto, es necesario hacer un especial o "ficticia" rodamiento principal para un uso temporal mientras se comprobaba el cigüeñal. Esto teniendo maniquí permitirá el cigüeñal para ser fácilmente deslizarse hacia atrás y hacia atrás para comprobar la obra final.



FIG. 82

Hacer esta teniendo es una tarea relativamente simple. Busque un buen apoyo de utilizar el mismo tipo o utilice uno nuevo. No utilice una influencia que se ha roto o en mal estado. Arena el exterior de la pista exterior del rodamiento (fig. 82) hasta que pueda poner en la caja del motor izquierdo sin calentar el caso o conducirlo pulgadas de arena del interior del anillo interno hasta que se pueda deslizar libremente hasta el fondo en el extremo izquierdo de la manivela de conducción sin que sobre. El rodamiento maniquí está ahora listo para su uso.

5. Localizar las cuñas que se quitaron por detrás del rodamiento principal izquierda, mientras que desmontar el motor. Colóquelos en el extremo izquierdo del cigüeñal y luego instalar el maniquí teniendo sobre ellos (Fig. 83).
6. Localice los dos pernos traseros grandes huecos guía y la guía delanteras más pequeñas hueco pin e instalarlos en el caso, permitiendo que aproximadamente la mitad de cada pin que sobresalga de la caja. Instale una junta de centro nuevo caso, se apoya sobre los pines.

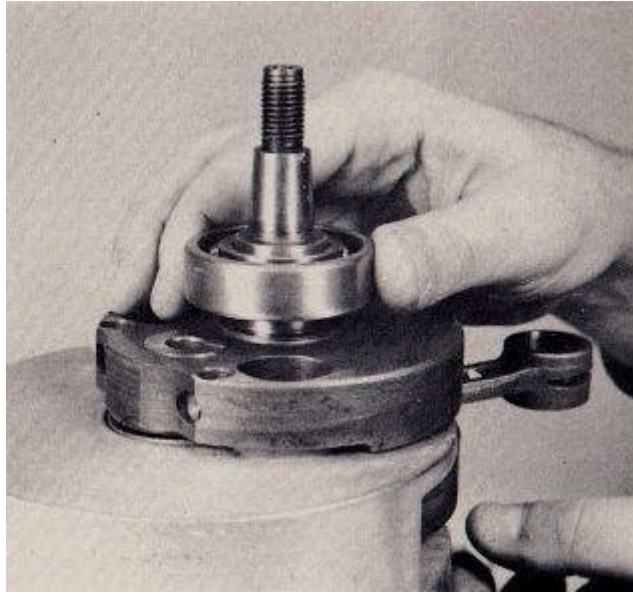


FIG. 83

7. Instale el cigüeñal en el cárter motor izquierdo, empujando todo el camino hacia adentro hasta que oiga el fondo teniendo ficticio en el jefe de montaje (Fig. 84).

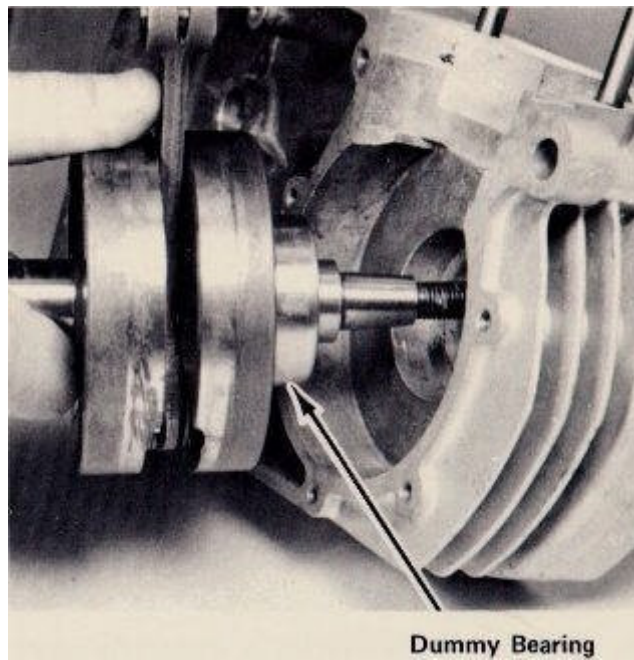


FIG. 84

8. Localizar las cuñas que se han eliminado desde el extremo derecho del cigüeñal

durante el desmontaje. Colóquelos en el rodamiento principal de la derecha y mantenerlos en su lugar con un poco de grasa ligera.

9. Ahora instale el caso a la izquierda en el caso de la derecha, guiando el extremo derecho del cigüeñal a través del rodamiento principal derecho. Golpear suavemente el cárter izquierdo con un martillo de plástico o de cuero crudo hasta que los compañeros de manera uniforme con el caso de la derecha.

10. Gire los casos alrededor de modo que el lado magneto es de frente y, instalar cinco o seis de los tornillos del motor caso. Apriete ellos perfectamente, pero con firmeza, no.

11. Para el cálculo de la obra el extremo del cigüeñal, cambiar el cigüeñal a la izquierda golpeando suavemente en su extremo derecho con un mazo de plástico o de cuero crudo. Usando el lado del calibrador de profundidad de la vernier, mida la distancia desde el extremo derecho del cigüeñal a la pista interior del rodamiento principal derecho. La figura. 85 ilustra esto. Anote la medición. Luego, golpee suavemente el extremo izquierdo del cigüeñal con el mazo, moviendo la manivela a la derecha. Una vez más se mide la distancia desde el extremo derecho de la manivela a la pista interior del rodamiento principal derecho, teniendo cuidado de tomar las mediciones en el mismo lugar que la primera. Reste el menor de los dos personajes de la más grande. La diferencia representa el juego extremo del cigüeñal.

12. La obra del cigüeñal final correcta .004 "a .008". Si el juego final del eje que se está midiendo no es dentro de estas tolerancias, sumar o restar las cuñas de ambos lados hasta que la medición correcta se obtiene. Cigüeñal

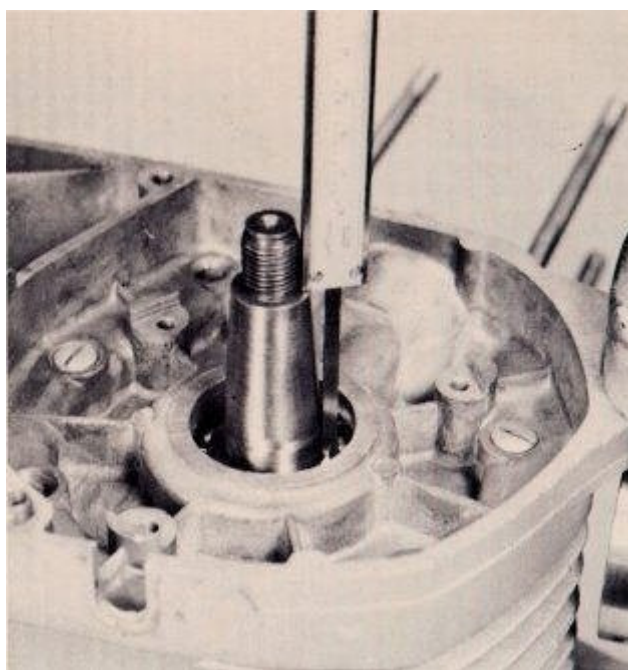


FIG. 85

cuñas están disponibles en espesores de .004 "(N ° 991-139-11), .008" (N ° 991-139-IV) y .020 "(N ° 991-139-X).

13. Si le resulta necesaria para eliminar o agregar un gran número de cuñas, cuñas o total de más de .008 ", no lo haga en un lado. Si es posible, añadir o restar un número igual de cuñas de ambas partes. Esto tiende a mantener el cigüeñal más centrado en los casos y hace que la alineación final sea un poco más fácil.

14. Después de haber llegado a la obra del cigüeñal lado correcto, el paso final consiste en alinear correctamente por lo que la biela se ejecute la misma distancia de los volantes.

15. Para ello, deje los casos atornillados entre sí después de haber alcanzado el juego del cigüeñal fin propio. Localizar el pistón va a instalar en el cilindro. Si está sucio, limpiarlo y quitar los anillos de ella. Ponga el cojinete pasador en la biela y luego

Página 61

Instale el pistón y el pasador de la varilla.

16. Ubique el cilindro, y si está sucio, límpielo. Si el cilindro es de aburrimento antes de la instalación final en el motor, hacerlo ahora, antes de hacer esta comprobación. Instale el cilindro sobre el pistón (Fig. 86). Esto será bastante fácil ya que no hay anillos en el pistón. Empuje el cilindro hacia abajo hasta que quede bien acoplado con el cárter.

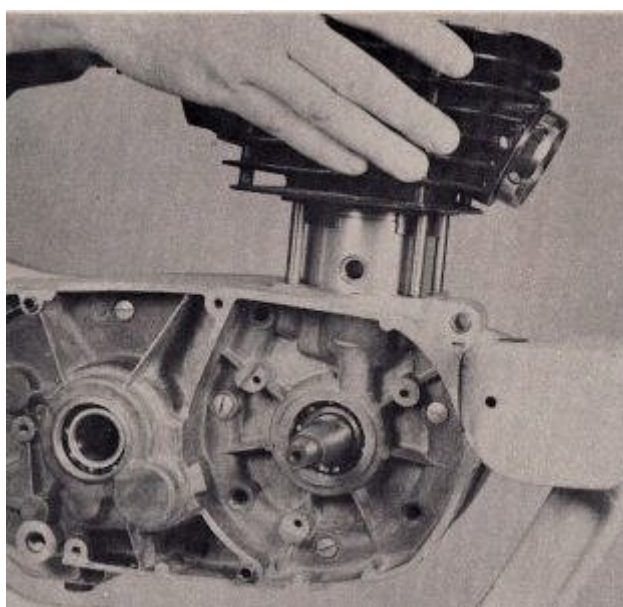


FIG. 86

17. Girar el cigüeñal 3 o 4 vueltas y se detendrá cuando el pistón ha alcanzado el TDC (Punto muerto superior) posición.

18. Con un pequeño espejo de dentista de inspección de tipo y una linterna flexible, tipo de sonda o de otra fuente de luz adecuada (Fig. 87), compruebe la ubicación de la biela en el gorrón del cigüeñal mediante la inserción de un espejo en el puerto de entrada (Fig. 88) . Si obtiene el espejo en ángulo adecuadamente una vez que esté dentro del cilindro y, a continuación brillar la luz hacia abajo del puerto y de la derecha en el espejo, usted podrá fácilmente ver howwell la varilla se centra entre las partes del cigüeñal.



FIG. 87

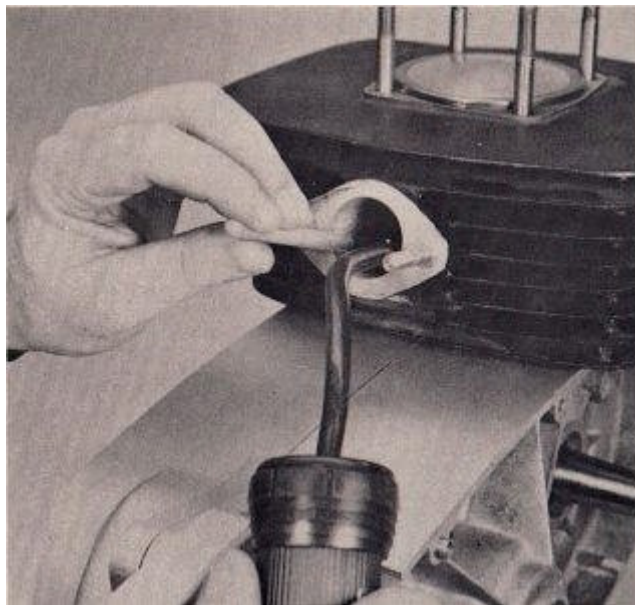


FIG. 88

19. Si la varilla parece estar más cerca a un lado de la manivela que el quitar otros, el cilindro, que forma parte del cárter, y quitar el cigüeñal.

Página 62

20. Si la varilla se encuentra demasiado cerca del lado derecho del cigüeñal, retire uno o más de las cuñas desde el extremo derecho del cigüeñal y los puso en el extremo izquierdo. Si la varilla se encuentra demasiado cerca del lado izquierdo del cigüeñal, retire uno o más de las cuñas desde el extremo izquierdo de la manivela y los puso a la derecha. El tamaño y el número de cuñas tendrá que moverse de un lado a otro dependerá de qué tan lejos del centro de la varilla se encuentra. No agregue ningún cuñas nuevo ni quitar ninguno de ellos por completo, ya que esto va a cambiar la cantidad de juego final.

21. Instale el cigüeñal de nuevo en los casos, los pernos, junto con 5 o 6 tornillos, e instalar el cilindro. Gire el motor de tres o cuatro veces, y luego vuelva a verificar la ubicación de la barra como se describe en el párrafo 18. Repita este proceso hasta que la biela está centrado entre los volantes de inercia del cigüeñal.

22. Retire el cilindro y el pistón y parte de los casos del motor. Retire y marque el cigüeñal cuñas "derecha" e "izquierda", por lo que no van a perderse o confundirse. Retire el cojinete maniquí. Refiérase a la Sección 1 del presente capítulo para obtener instrucciones sobre la instalación del rodamiento principal izquierdo y los sellos del cigüeñal del petróleo.

Página 63

Sección 3:

Los casos Montaje del motor

1. Engrase ligeramente todos los componentes de la caja de cambios con el paso total SAE 80 Racing Caja de cambios de lubricante, o su equivalente, SAE 30 aceite de motor.

2. Si ha eliminado la transmisión de engranajes impulsada quinto, vuelva a instalar ahora. Empuje en el cojinete de transmisión derecha hasta el tope (Fig. 89). Si es necesario, golpea ligeramente con un mazo de plástico o de cuero crudo que se asiente contra el rodamiento.

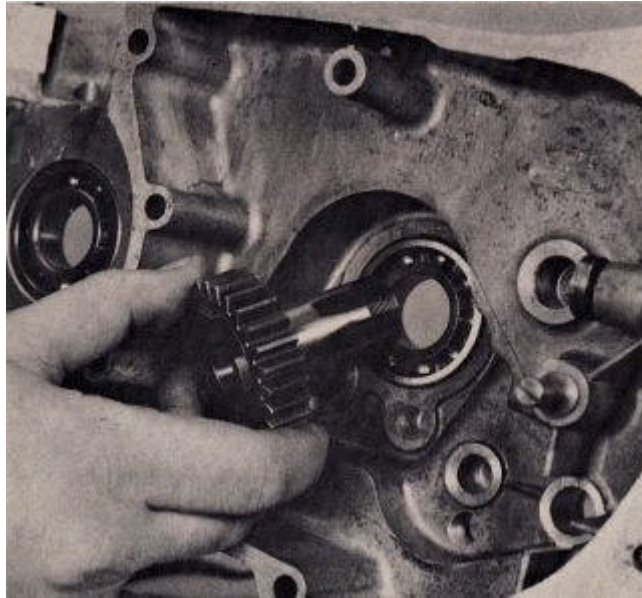


FIG. 89

3. Gire la caja que rodea, y desde el lado magneto, instale el espaciador del piñón de transmisión, el piñón de transmisión, la arandela ficha piñón y la tuerca de la rueda dentada. Montar la herramienta adecuada OSSA explotación del piñón de la rueda dentada. (UD10-999-207 para 12 ruedas dentadas T, UD11-999-207 para 11T 13T y ruedas dentadas.) Uso de la rueda dentada OSSA la llave de tuercas (N ° 999-205), gire hacia la izquierda la tuerca hasta que quede firme (Fig. 90) . Con un cincel pequeño y martillo, doble el borde de la lengüeta contra la arandela de dos pisos de la tuerca.

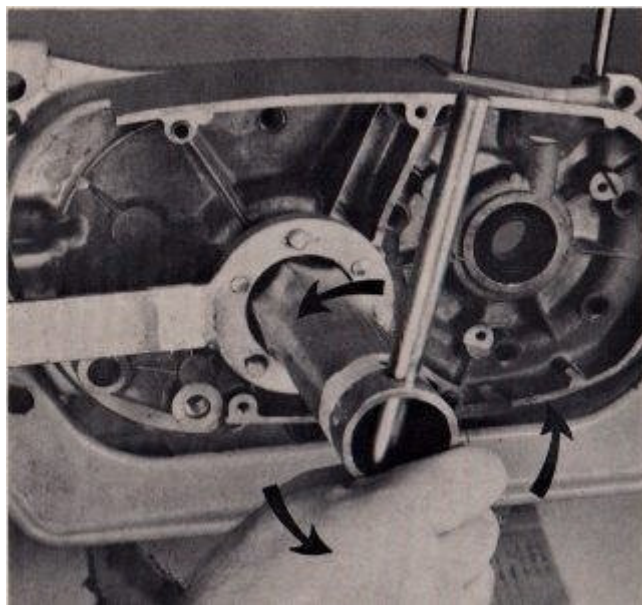


FIG. 90

4. Reunir todos los componentes de la caja de cambios en el caso de derecho, verificando que todos cuñas y arandelas están en la ubicación correcta. En los párrafos 19 a 26 en la sección 4 del capítulo 2 se describen la forma más fácil de montar estos componentes en la caja.

NOTA: Haga caso omiso de la segunda frase del párrafo 22. El párrafo 22 dice: "Pon tu espaciador casero en el extremo derecho del eje principal." Esto se hace sólo cuando se comprueba el compromiso de engranajes de transmisión.

5. Ajustar el tubo con ranuras de ventilación de plástico para el jefe respiradero en la parte superior de la caja, con las ranuras en el tubo hacia arriba (Fig. 91).

6. Unte ambos lados de una junta de centro nuevo caso con una ligera capa de grasa. No utilice cemento de la junta. Montar la junta para el caso derecha.

Página 64

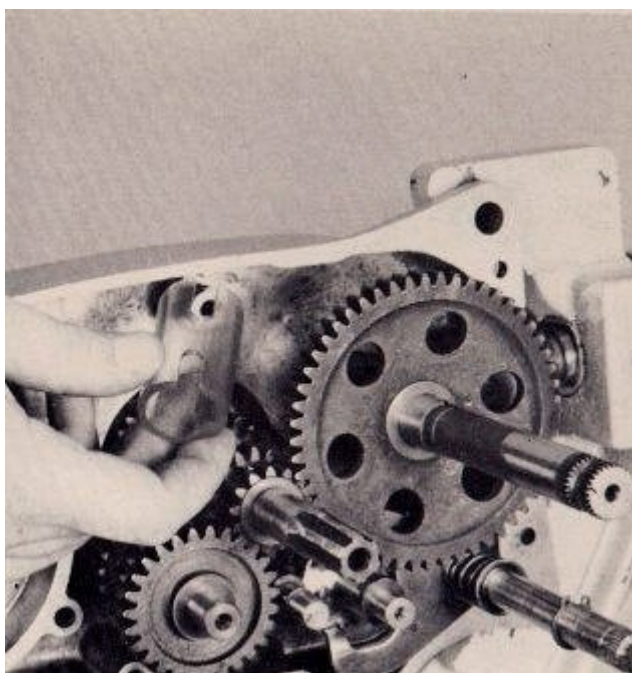


FIG. 91

7. Instale los dos pernos grandes huecos guía posterior y el pasador de la parte delantera pequeña guía hueca en el caso de la derecha. Permita que la mitad de cada pin que sobresalga de la caja, que celebrará la junta en su lugar.

8. Coloque las arandelas cigüeñal derecha calce en el anillo interior del rodamiento principal derecho, y mantenerlos en su lugar con una pequeña cantidad de grasa.

9. Coloque el bloque motor izquierdo (que contiene el montaje del cigüeñal) sobre el caso de la derecha. Guía del extremo del cigüeñal en el rodamiento principal derecho y también la guía del extremo del eje del pedal de arranque en su agujero en la caja del motor izquierdo (fig. 92).

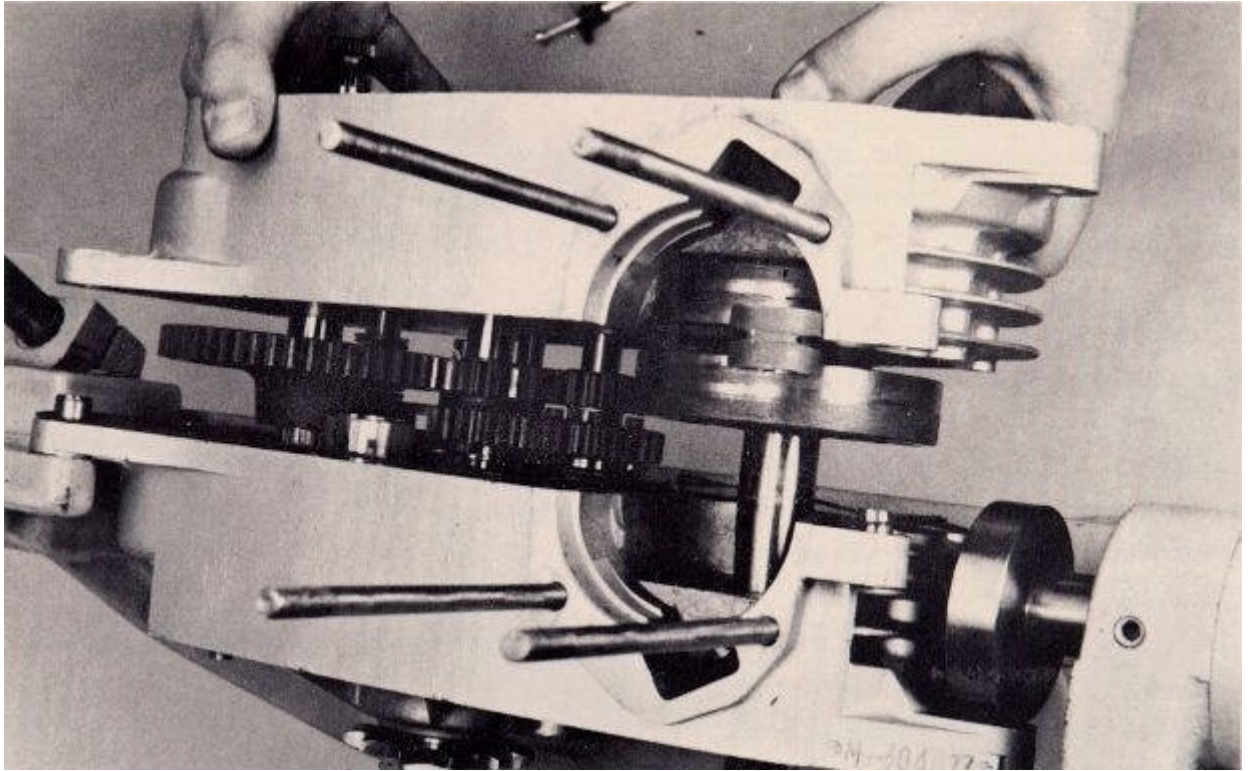


FIG. 92

10. Deslice la caja a la izquierda hacia abajo hasta que sus compañeros 11. Inserte el caso de motor delantero perno a través con el caso de la derecha. Use un cuero o plástico de su agujero y poner unas gotas de Loctite en la mazo de aprovechar a fondo el caso en su lugar. Yo hilos. Una arandela plana de espesor se conoce con el

Página 65

cabeza del tornillo. Una delgada, la arandela resorte plano pasa por debajo de la tuerca. Gire la tuerca sólo hasta que se ajuste a mano.

12. Apague el motor para que el lado magneto de los casos el motor mira hacia usted. Ponga las nueve de largo y dos tornillos cortos caja del motor en su lugar (Fig. 93). Con un destornillador grande, gire los tornillos hacia adentro hasta que se acaba de ajuste. No apriete hasta que todos los tornillos estén ajustados.

13. Uso de la secuencia que se muestra en la figura. 93, apriete los tornillos con firmeza, utilizando un destornillador grande o un destornillador de impacto. Apriete la tuerca del motor caja frontal y el perno de 12 libras / pie., O 150 libras pulgadas.

14. Instale el cambio completo tambor cletent, convirtiéndola en todo el camino con los dedos. No lo fuerce. Si parece que se unen

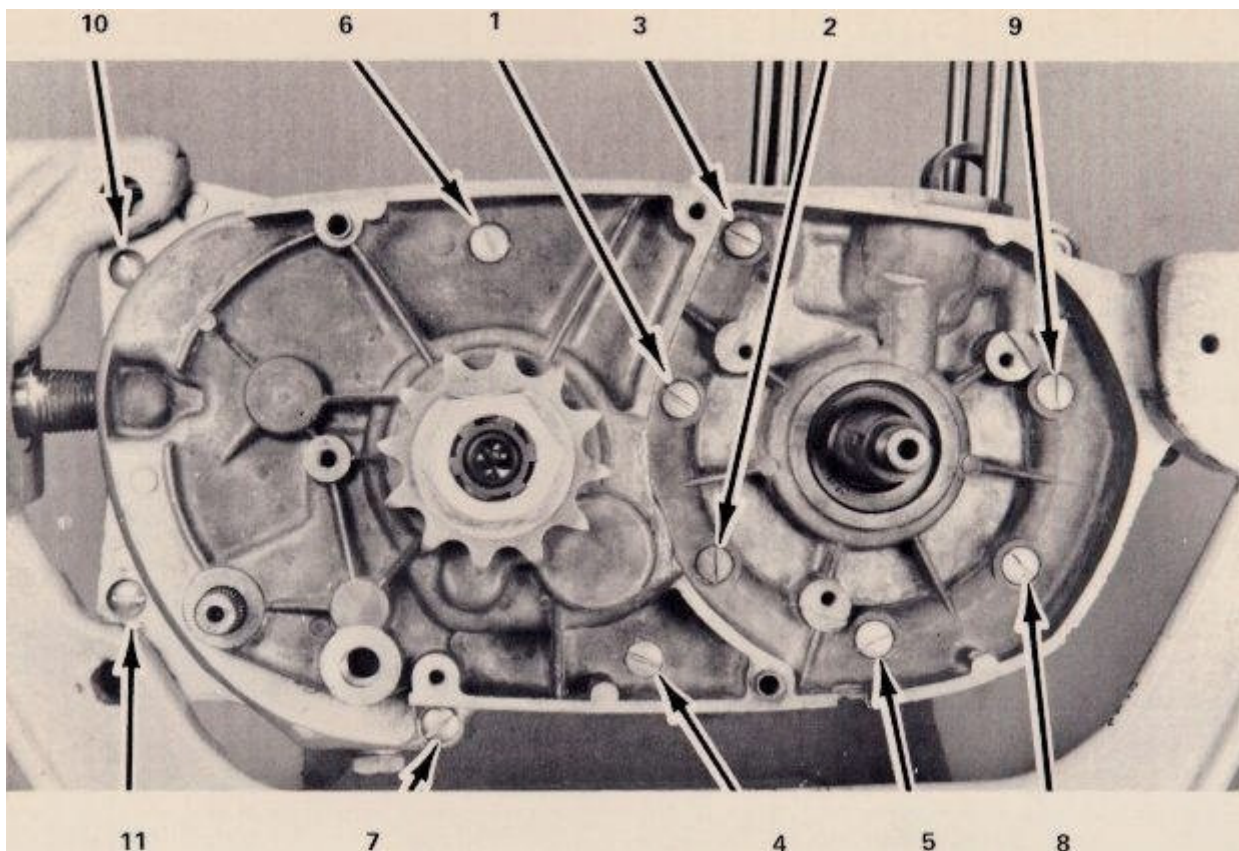


FIG. 93

cuando lo enciende, retire del mismo, visita el émbolo de libertad, y tratar de instalarlo de nuevo. Apriete con un destornillador grande sólo después de que se ha convertido en todo el camino con los dedos.

15. Instale la arandela de fieltro y la tapa protectora de goma en el extremo derecho del eje selector.

Sección 4:

Instalación de componentes de la tabla principal

1. Apague el motor para que el lado primario de los casos hacia arriba. Sujete el eje del pedal de arranque y gire a la izquierda hasta el tope, hasta que la ranura larga en el eje quede hacia arriba.

2. Colocar una de las arandelas planas de gran tamaño en la

eje auxiliar. Deslice el muelle sobre el eje del pedal de arranque con el extremo en bucle del muelle mirando hacia el frente del motor. Coloque el otro extremo del resorte en la ranura en el eje del pedal de arranque.

3. Ayuda de un tubo largo con un final que se inscribe en el lazo en la primavera, a su vez de la primavera del 11 / 2 vueltas, y empuje el bucle en el jefe de retención en la parte trasera de la caja (Fig. 94). Tenga cuidado al hacer esto, como la primavera podía resbalar y cortar sus dedos.

4. Coloque la arandela de otros grandes en el eje y empuje firmemente hacia abajo en la primavera. Con un par de alicates para anillos de encaje, ajuste el anillo de cierre a su ranura en el eje justo por encima de la arandela superior.

NOTA: No se recomienda que este anillo de cierre se utilizará más. Es mejor usar uno nuevo cada vez. Además, instalar este anillo de cierre con su agudo margen mirando hacia el extremo izquierdo del eje. Las razones para esto son los mismos que descritos en el Capítulo 2, sección 3, apartado 13, de la parte A.

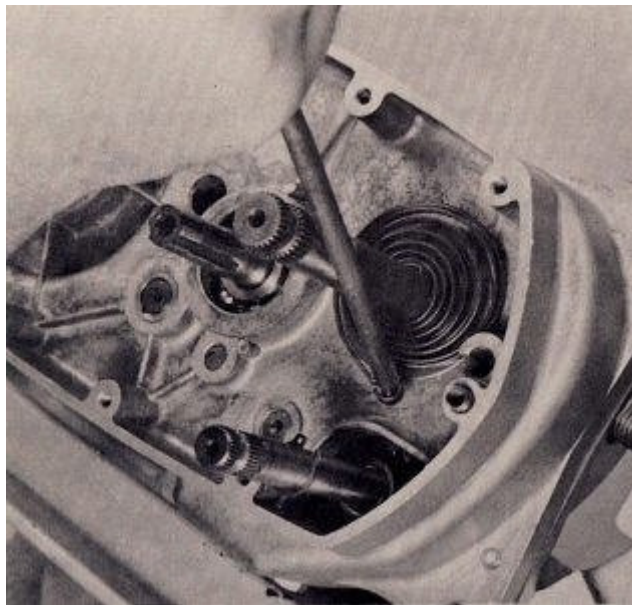


FIG. 94

5. Coloque la palanca de impulso a al eje de kickstart y la prueba para asegurarse de que el eje gira y vuelve correctamente. Retire la palanca de kickstart.

6. Coloque la .078 "de espesor arandela endurecida apoyados en el eje principal contra el rodamiento. Ponga el .220" de espesor spacer interior del cubo del embrague en el eje principal que viene, empujándola hacia arriba contra la arandela endurecida.

7. A continuación, instale la aguja del embrague teniendo anillo interior en el eje principal, empalmado hacia arriba contra el espaciador cubo del embrague (Fig. 95).

Limpieza a fondo esta carrera y el aceite antes de la instalación. Si se muestra cualquier señal de desgaste, reemplace el conjunto rodamiento de agujas conjunto.

8. Esto es teniendo un ligero ajuste a presión en el interior del cubo del embrague exterior. Para quitarlo, busque un 3 / 8 "llave tubo cuyo diámetro exterior es ligeramente

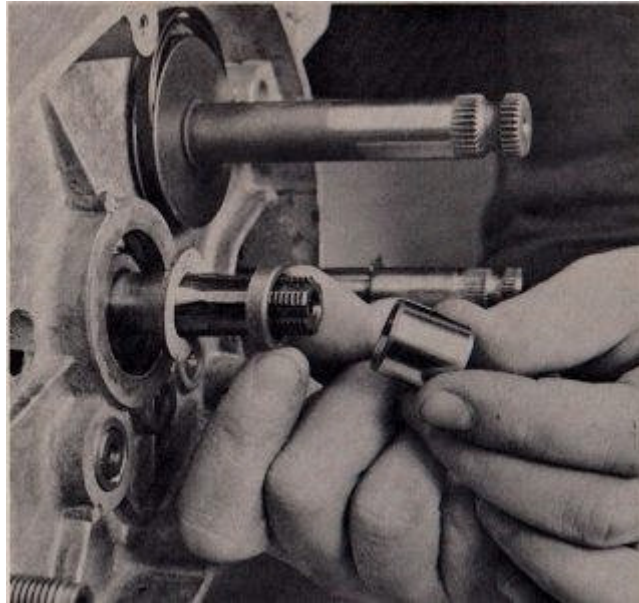


FIG. 95

Página 67

más pequeño que el diámetro exterior del rodamiento de agujas. Montar una breve prórroga a la toma e insertarlo, Toma de primero, en la parte trasera del cubo del embrague exterior (Fig. 96).

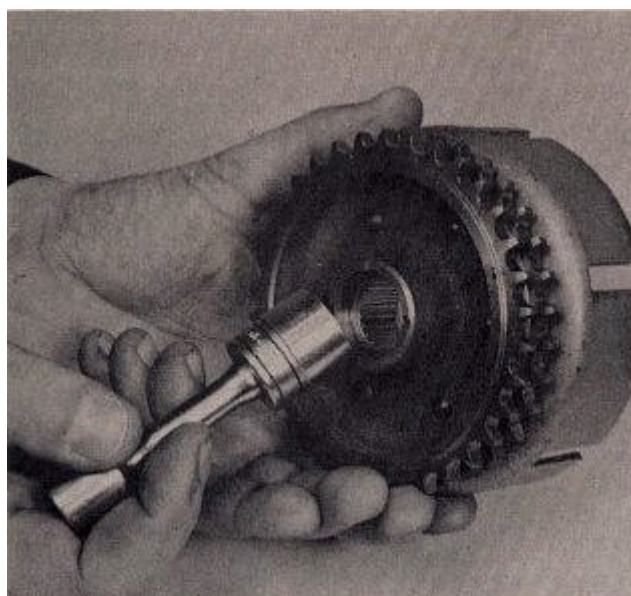


FIG. 96

reemplazarlo. Si las ranuras de las placas de embrague en el exterior del cubo del embrague se hacen muescas o desgaste, sustituir el hub externo.

13. Montar la cadena primaria sobre la rueda dentada del motor y el eje del embrague exterior. Como una unidad, se instalan en el motor de forma simultánea, deslizando la rueda dentada del motor sobre el eje impulsor junta elástica y el cubo del embrague en el eje principal exterior (Fig. 97).

9. Presione el rodamiento de agujas fuera del centro, utilizando una prensa o un tornillo de banco.

10. Sólo revertir este proceso para instalar un nuevo rodamiento, montaje de modo que quede a ras con la superficie frontal del cubo del embrague exterior.

11. Limpie todo el aceite o grasa del cigüeñal lado primario y los hilos, y desde el interior de la junta elástica de árbol de transmisión. Debido a que estos dos son un ajuste de interferencia, la limpieza es importante para lograr una instalación firme. Coloque el árbol de transmisión junta elástica en el extremo del cigüeñal, y toque en la punta con un martillo de plástico que se asiente.

12. Examine los dientes del piñón en el cubo del embrague exterior y en el piñón del motor. Si cualquiera de ellos muestra signos de desgaste o astillado,

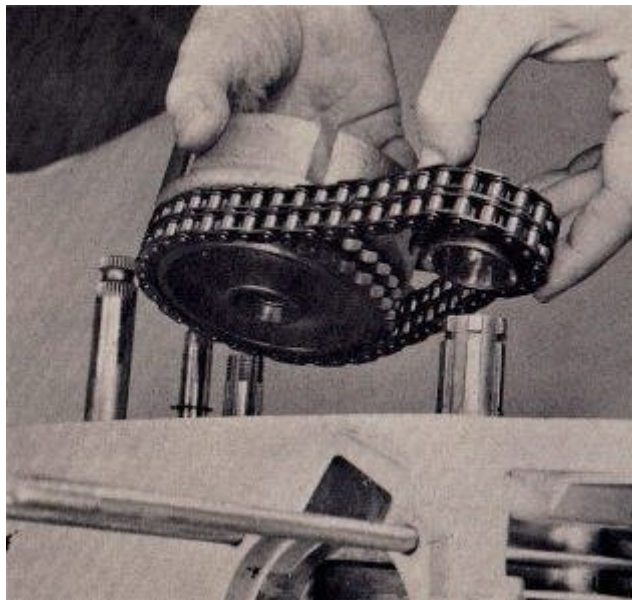


FIG. 97

14. Sujete la carrera superior de la cadena primaria con los dedos, a medio camino entre la rueda dentada del motor y el eje del embrague exterior. Si usted puede mover la cadena libremente hacia arriba y hacia abajo más de $5/8$ ", sustituir la cadena por una nueva.

15. Limpie bien los hilos en el extremo del eje principal. A continuación, instalar el cubo del embrague en el eje principal interior, empujando hacia adentro lo que pueda. Ponga unas gotas de Loctite en la rosca, e instalar la arandela de seguridad del embrague y la tuerca en el eje, la tuerca de correr hacia abajo con los dedos.

Página 68

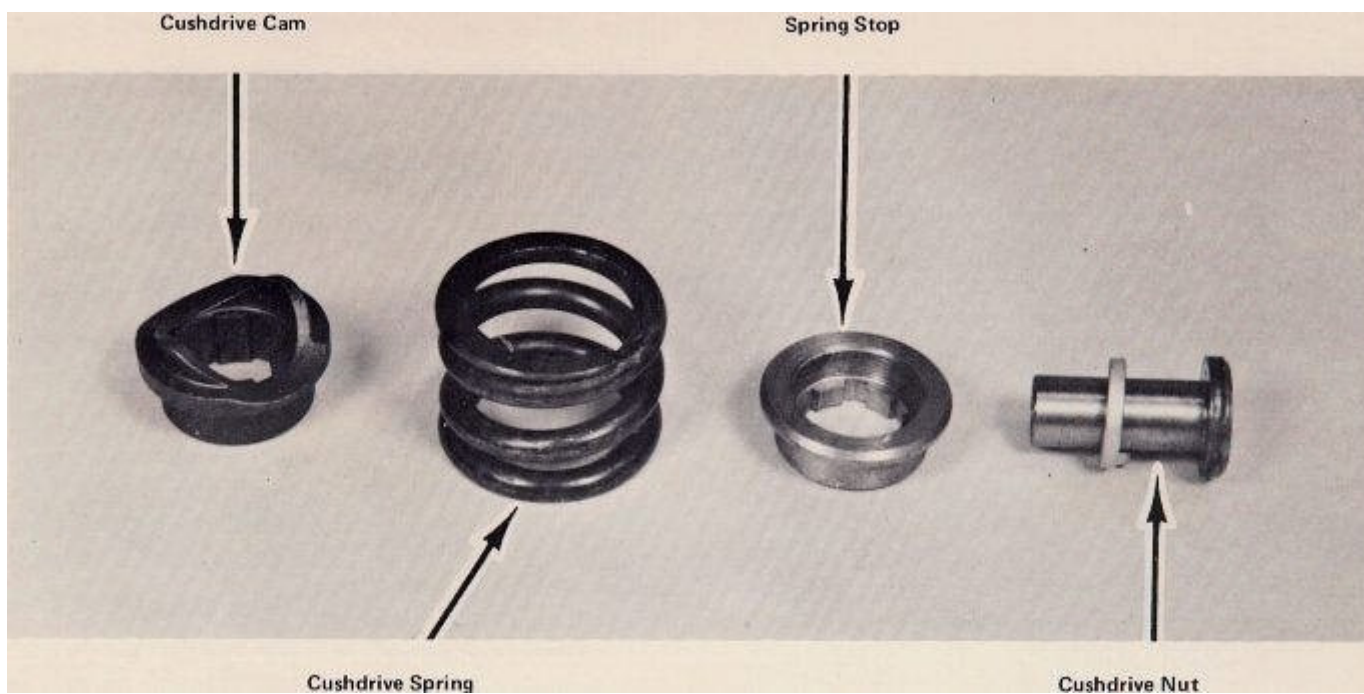


FIG. 98

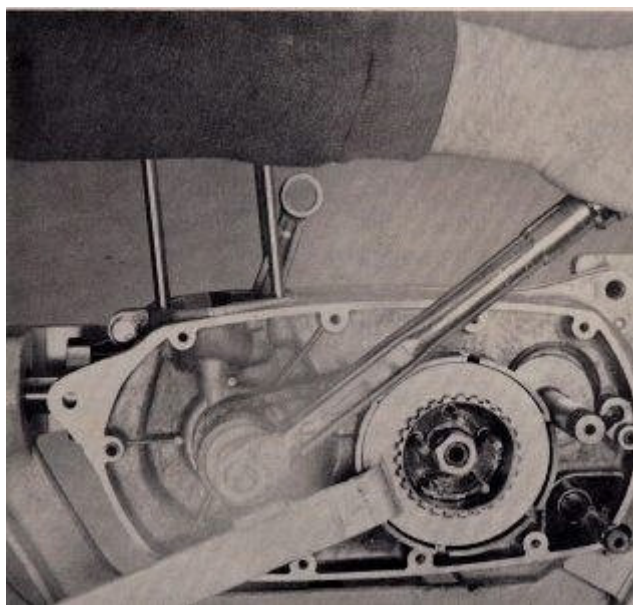


FIG. 99

16. La figura. 98 ilustra los componentes de unidad Cus tendrá que permanecen en este punto. Coloque la leva de acoplamiento en el eje de Cus Cus unidad. Mida la longitud libre del resorte unidad junta elástica. Si es menor de 1,4 ", cámbielo. Instale el resorte de la unidad y la junta elástica de detener la primavera. Tenga cuidado de que las ranuras en la primavera y empezó a dejar de alinearse correctamente en las ranuras de la junta elástica de árbol de transmisión.

17. Ponga unas gotas de Loctite en las roscas de la unidad de junta elástica de tuerca de Allen, e instale la arandela de seguridad y la tuerca de Allen en la rosca del cigüeñal.

18. Coloque el embrague sosteniendo la herramienta OSSA (N ° 999-204) a los centros del embrague. Gire a la derecha el concentradores hasta que el mango de la herramienta se apoya contra el árbol de transmisión junta elástica. Con una llave de 9 mm montado en una llave Allen, apriete la tuerca de la unidad junta elástica de hasta 65-70 libras / pie. par (Fig. 99).

19. Con la herramienta de embrague todavía en posición, apriete la tuerca del cubo del embrague a 65-70 libras / pie. de torsión (fig. 100).

20. Haz girar el cubo del embrague interno para asegurarse de que el orificio interno puede girar mientras que el centro exterior permanece quieto.

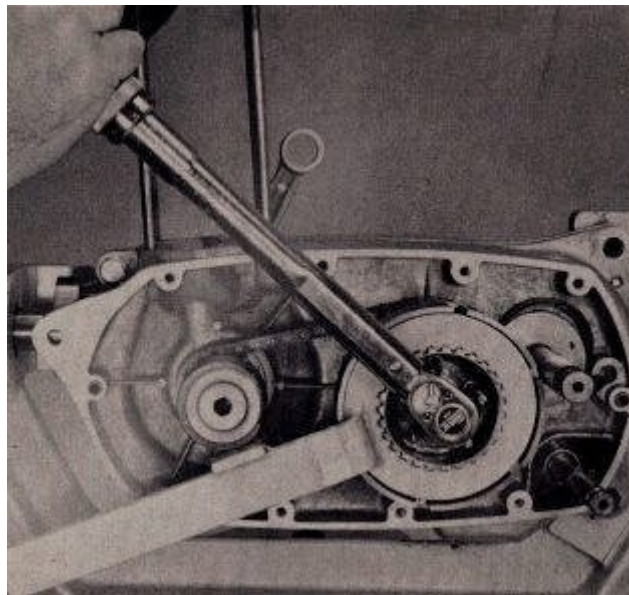


FIG. 100

21. Limpie todos los 11 de las placas de embrague a fondo y los examinan para determinar el desgaste o daño. Coloque cada placa sobre una superficie plana, como un trozo de vidrio, para verificar si hay deformación. Si algún plato muestra signos de estar doblada, deséchelo y obtener uno nuevo.

22. La figura. 101 muestra los tres tipos de placas utilizadas en cada conjunto de embrague. Hay cinco placas de embrague de conducción que cada uno tiene un material de fricción en condiciones de servidumbre a él. Hay 12 pastillas de fricción en cada lado de cada plato. Estas guarniciones son separadas por surcos poco corriendo entre ellos. Si las pastillas se han desgastado hasta el punto en que cualquiera de ellos esté al ras con la ranura, cámbielo. De hecho, es una buena práctica para sustituir a los cinco de los discos de fricción a la vez.

23. Hay seis placas de acero del embrague conducido, una de las cuales es más gruesa que las otras cinco. Esta placa gruesa va en el conjunto de embrague en primer lugar, seguido por una placa de fricción y una placa de acero guiado. Colocar otra placa de la fricción, a continuación, otra placa de motor. Continúa esta secuencia alterna hasta que todos los platos se instalados. La última será una placa de acero impulsada.

24. Instale la placa de presión del embrague y diapositivas de las Cinco Copas de primavera a través de los orificios de la placa de presión y hacia abajo en los cinco pernos en el cubo del embrague interno.

25. Medir la longitud libre de cada muelle del embrague. Si alguna de ellas mide menos de 1,170 ", cámbielo. Al igual que con las placas de embrague, es mejor para reemplazar todos los muelles de embrague a la vez, asegurando así una presión uniforme en todas las condiciones.

26. Coloque los resortes en las tazas de primavera y ajuste las tuercas de embrague con ranuras de primavera a los postes. Los tacos tienen cada uno un orificio perforado a través de ellos y las tuercas tienen dos ranuras en la parte superior con el fin de que puedan mantenerse en su lugar con chavetas pequeños o cable de seguridad una vez que se han ajustado correctamente.

27. Gire cada tuerca hacia el interior hasta una ranura en la tuerca se pueden alinear con un agujero en el espárrago (aproximadamente 1 1 / 2 a 2 vueltas), como se muestra en la figura. 102, el agujero completo debe ser visible en la ranura, de lo contrario un pasador no se adecue a través de él.

28. No instale los pasadores de chaveta o cable de seguridad todavía.

29. En este punto, girar el motor en todo para que el lado magneto está frente a usted. Debe hacer esto para instalar temporalmente el lado magneto cárter motor y el embrague de accionamiento de los componentes

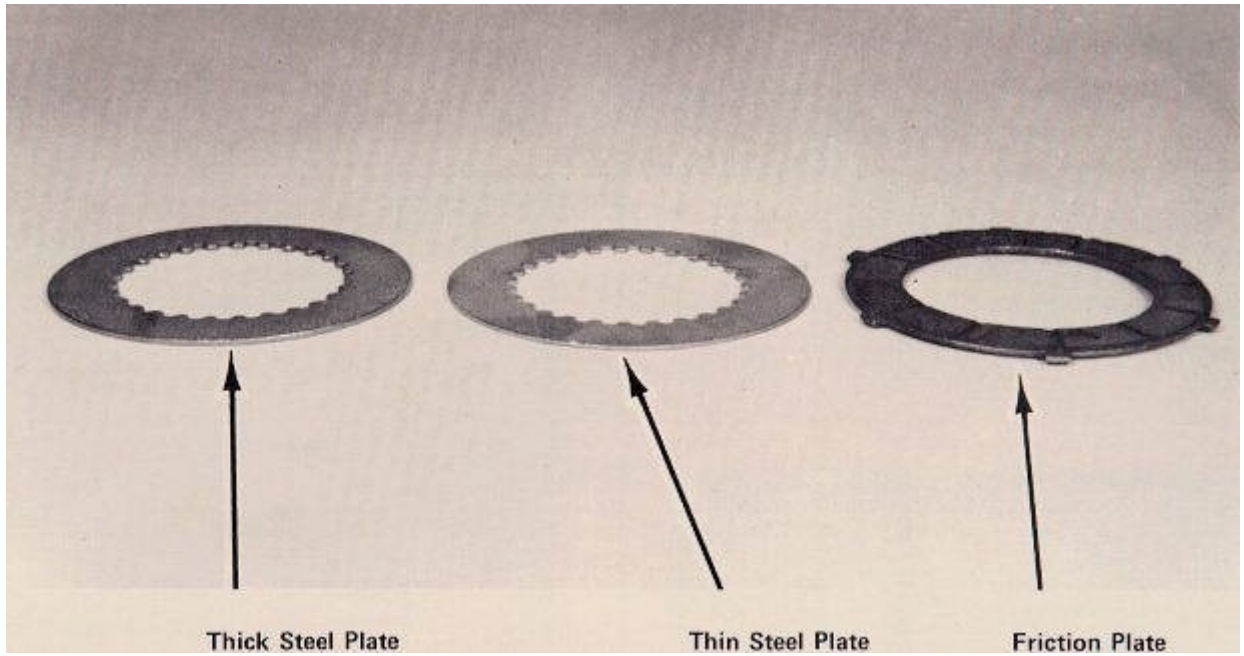


FIG. 101

Para comprobar el funcionamiento del embrague.

30. Si todavía no lo ha hecho, retire el sello pequeño del centro de la rueda accionada quinto.

31. Limpie e inspeccione las dos varillas de empuje del embrague. Si están doblados o en mal estado, cámbielos.



FIG. 102

32. Instale las varillas hasta el final de la quinta rueda accionada, teniendo cuidado de instalar el cojinete de bolas entre ellos. Instale el sello de aceite nuevo en la final de la quinta rueda accionada.

33. Limpie el motor de lado magneto cubrir

Página 71

a fondo. Si el embrague el mecanismo de accionamiento está sucio, retire la tuerca de 10 mm desde el extremo del brazo de accionamiento y tire hacia arriba de la caja (Fig. 103). Limpie el brazo, el interior de la caja, y los demás componentes de accionamiento. Escudo a todos con grasa ligera y volver a instalarlos en la caja. Use una gran cantidad de grasa en el embrague de accionamiento del émbolo para evitar que se caiga al manejar el caso.

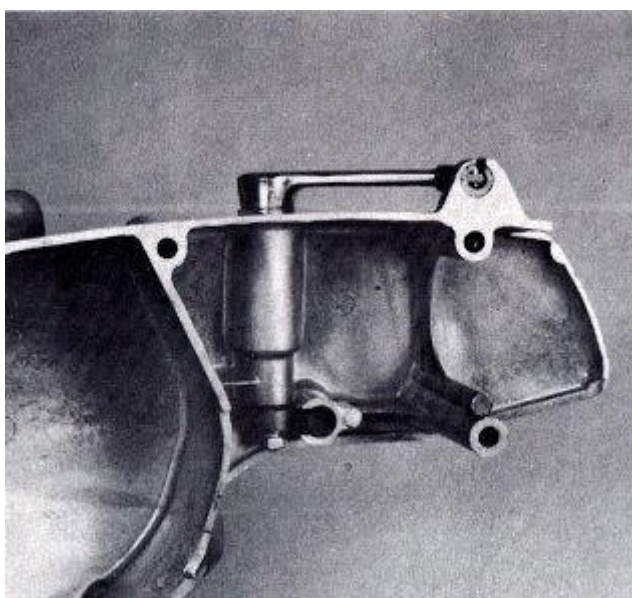


FIG. 103

34. Si había quitado los dos pasadores huecos localizar desde el lado magneto de la caja del motor, vuelva a instalarlos. Instale el motor magneto lado la cubierta y asegúrela con los cuatro tornillos. Hay tres tamaños de tornillos para este caso. El más corto va en el

agujero superior trasero. El más largo va en el agujero de la parte inferior trasera. Los otros dos van en los agujeros delanteros (Fig. 104).

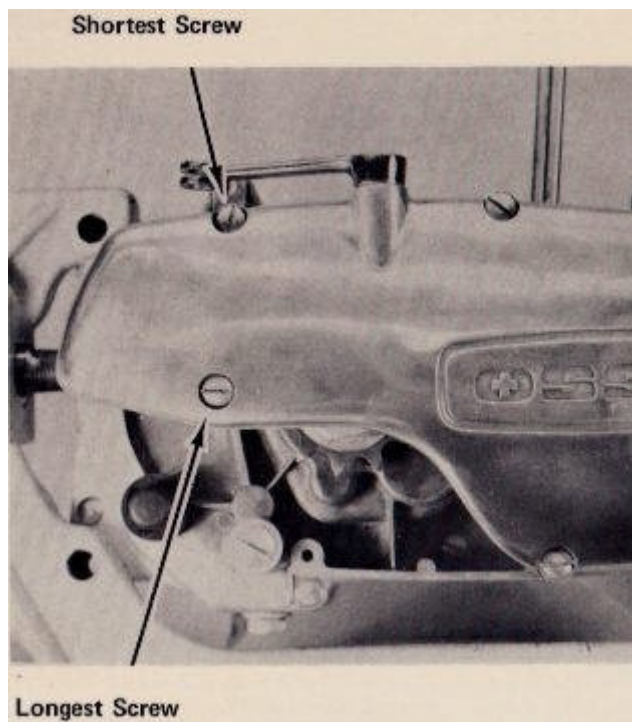


FIG. 104

35. Instale el pedal de arranque en el eje del pedal de arranque.

36. Abrazadera del motor inferior trasera brida de la montura sobre el motor en un tornillo de banco provisto de suaves enfrentan

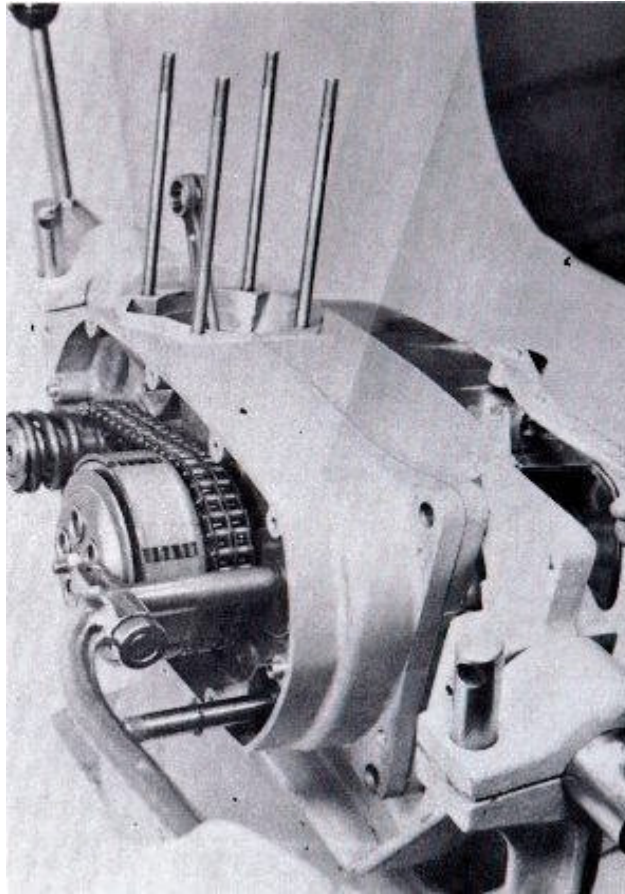


FIG. 105

Página 72

mandíbulas. Esto liberará sus dos manos.

37. Con una mano, coloque la herramienta OSSA especial (N ° 121-957, embrague herramientas de servicio) a la palanca de accionamiento del embrague. Mover hacia la izquierda lo suficiente para que la placa de presión del embrague se desenganche. Manténgalo en ese punto, y con la otra mano, presione el pedal de arranque, que a su vez, la placa de presión (Fig. 105). Si los muelles del embrague no se ajustan de manera uniforme, la placa de presión no funciona verdad o se parecen "bamboleo" mientras gira.

38. Para corregir esto, gire el pedal de arranque lentamente sin dejar de mantener el embrague en una posición desenganchada. Ubique y marque el punto donde la placa de presión más alejado del resto de los discos de embrague. Suelte el embrague y girar la tuerca, o nueces, más cerca de su marca hacia el interior a su vez la mitad, y repita la prueba. Haga esto hasta que la placa de presión y cabeceo.

39. Al volver a montar un embrague que se usa poco, los resortes deben convertirse en otro 1 / 2 a 1 1 / 2 vueltas más allá de la cantidad habitual, para corregir el desgaste de las placas. Dos cosas hay que recordar cuando hace esto.

(A) La tuerca no puede convertirse en demasiado lejos o el embrague se desengancha y arrastre cuando el embrague será difícil de manejar.

(B) Si las tuercas se convierten en demasiado lejos, los pasadores de chaveta o cable de seguridad no puede mantenerlos en su lugar y la rotación del embrague hará que afloje con el motor en marcha.

40. Cuando las tuercas de embrague se han ajustado correctamente, instalar un pasador (OSSA pieza OCA-10015) a través de cada pie derecho y doblar las patas de la clavija hacia afuera. Si se utiliza cable de seguridad, sacar el cable por cada agujero sin mover la tuerca en el proceso. Cuando el cable se ha ensartado a través de todos los postes de madera, gire los extremos del cable junto con 4 o 5 vueltas y doblar el extremo torcido hacia abajo contra la placa de presión para evitar que se golpee contra el interior de la caja principal, mientras que el embrague se está convirtiendo .

41. Retire la cubierta lateral magneto, teniendo cuidado de no perder el embrague de accionamiento del émbolo.

42. Deslice el eje del selector de retención de la arandela plana en el eje del selector hasta que haga contacto con el anillo de cierre. A continuación, coloque el eje selector de arandela de muelle en la parte superior.

43. Si se había quitado los dos pasadores huecos guía de la caja del motor izquierdo, instale de nuevo en el caso. Si no los retire, compruebe su estado. Si están doblados o dañados, reemplácelos.

44. Engrase ambos lados de una junta caso primario nueva y colocar la junta en el motor.

45. Limpiar a fondo el caso de primaria y comprobar el estado de "0" anillos que se encuentran en el eje del selector y agujeros pedal de arranque del eje. Si el "0" anillos parecen ser cortado, aplastado o dañado de alguna forma, cámbielos.

46. Gire el motor para que la unidad principal es hacia arriba. Abrir una lata de un cuarto paso total SAE 80 Racing Caja de cambios de lubricante, o

SAE 30 aceite de motor, y vaciar todo su contenido en el motor. Al hacer esto, verter el aceite en todo los componentes de la unidad principal para asegurarse de que tienen suficiente lubricación para el motor por primera vez.

47. Hay dos herramientas OSSA especial que se utiliza para la instalación de un caso primario, N ° 121-950 herramienta, eje selector de "0" protector del anillo, y la herramienta N ° 121-951, pedal de arranque del eje "0" anillo protector (Fig. 106) . Estas herramientas se utilizan para mantener las ranuras en los ejes de dañar el "0" suena cuando el caso primario se pasa sobre ellos. Para instalar las herramientas, agarre la parte moleteada grande en una mano y empuje la barra central de deslizamiento todo el camino hacia el interior con la otra mano. Sujete la herramienta en esta posición e introdúzcalo en el agujero correspondiente en el caso primario. Entonces, cuando se instala el caso primario, los extremos de los ejes impulsará la barra central de la herramienta, pero el "0" anillo permanecerá protegido hasta que el spline ha pasado por él.

48. Montar el caso primario al motor empujando o golpeando suavemente hacia abajo sobre el eje del pedal de arranque ° y el eje de selección (Fig. 107) Toque en el caso suavemente con un martillo de plástico o rawhid que se asiente contra la caja del motor.

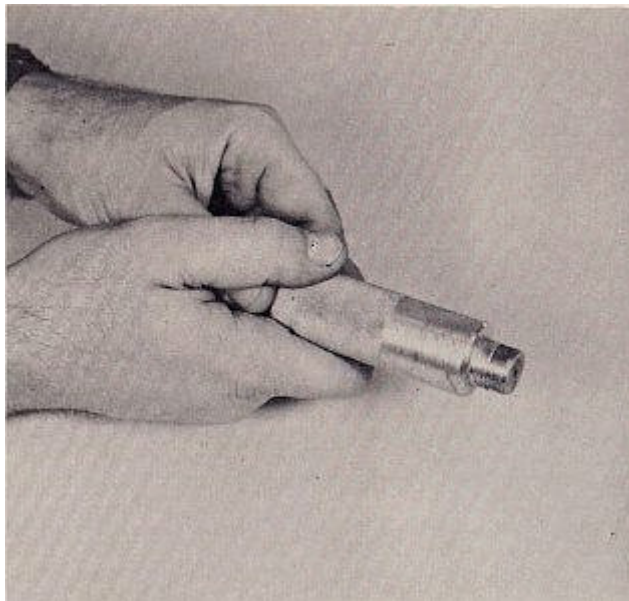


FIG. 106



FIG. 107

Página 74

49. Instale los tornillos de diez caso primario. Hay cinco tornillos cortos y cinco largos. Uno de los tornillos cortos es de 2 ó 3 mm más largo que los otros. Instale los tornillos como se muestra en la figura. 108.

50. Con un destornillador grande o un destornillador de impacto, apriete los tornillos en la secuencia muestra en la figura. 108.

51. Coloque la arandela de fieltro sobre el eje del selector, a continuación, deslice la palanca de cambios en su posición en el eje. Ponga unas gotas de Loctite en el perno de 10 mm de la palanca de cambios, que el tornillo en la palanca, y apriétela.

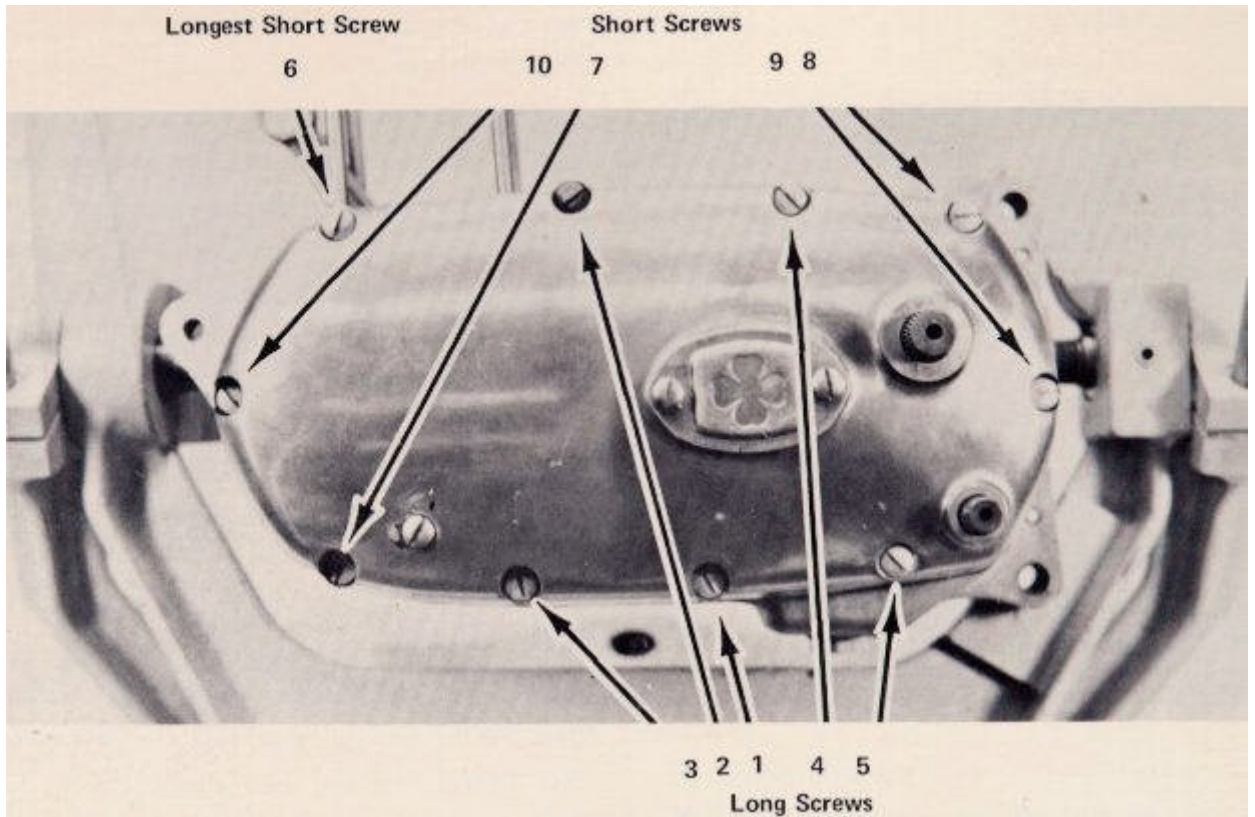


FIG. 108

Página 75

Sección 5:

Instalación del Top End Componentes

1. Usando un cuchillo afilado, corte cualquier parte de la junta de centro de caso que sobresale de entre los casos en que los jefes de montaje del cilindro. Corridas una pequeña cantidad de aceite en los dos orificios de aceite de rodamiento perforados en los recortes de la transferencia del puerto.
2. Girar el cigüeñal hasta que la biela se encuentra en punto muerto superior (PMS). Envuelva un trapo limpio alrededor de la varilla, que cubre la apertura del cárter. Esto evitará que cualquier pieza o material extraño de caer en la c corrió kcase mientras se reúnen los componentes.
3. El pistón, pasador, teniendo pasador y la biela están codificadas para permitir un ajuste perfecto seleccione momento del montaje. Es importante prestar mucha atención a esta codificación, y montamos el extremo superior con los componentes adecuados.
4. Usted notará que hay un poco de pintura en un lado de la biela justo por debajo del jefe de pasador. Esto denota el código de la biela. La pintura puede ser amarillo, verde o rojo.

El pistón tiene un poco de pintura ya sea blanco o negro en la parte inferior del pistón, en uno de los jefes pasador. Esto indica el código del pistón.

El bulón tiene un pequeño toque de pintura en el interior del agujero en un extremo. Esto también puede ser blanco o negro.

Los rodamientos pasador no tienen marcas de identificación en ellos. Todos ellos están catalogados por el mismo número y la utilización de un sufijo (0-2, 2-4, etc), después el número de parte para cada tamaño diferente. Hay cuatro tamaños.

5. Para determinar qué partes de lo que necesitas es muy fácil, utilizando la tabla de código de color (Fig. 109). En primer lugar, averiguar qué código de color se utiliza en el pistón que ha seleccionado para el montaje. El código de color de la clavija de la muñeca y el código de color del pistón debe ser siempre la misma. Si ha adquirido un completo conjunto del pistón, el pasador y el pistón fueron emparejados correctamente en la fábrica. Si ha adquirido el pistón y el pasador de la muñeca por separado, los colores de ambos debe ser el mismo.

6. A continuación, determinar qué código de color se utiliza en su barra de conexión, a continuación, consulte la tabla para determinar qué pasador rodamiento que usted va a necesitar.

NOTA: Si usted está en duda en cuanto a que lleven pasador usted posee, puesto en el interior del cojinete de la biela e insertar el pasador en ella. El pasador debe ser fácil de diapositivas a través del cojinete. Una vez que haya el pasador en su lugar, mantenga la barra firmemente con los dedos y tratar de mover el pasador dentro del rodamiento. Si se detecta cualquier juego entre el eje y rodamientos, o si se requiere fuerza para empujar el pin en la misma, tiene el rumbo equivocado y no debe ser utilizado.

7. Después de haber seleccionado correctamente los componentes adecuados extremo superior, tener una junta nueva base del cilindro y deslícela hacia abajo sobre los postes de madera, en su lugar en el cárter. Inspeccione el área alrededor de los recortes de puerto de transferencia de cerca y si alguno de la junta

TABLA DE COLOR PARA LA SELECCIÓN DE TAMAÑO ADECUADO

MUÑECA TENIENDO PIN

PRIMERO, LEA COLOR CON BARRA EN LA MUÑECA END PIN		CON BARRA
--	--	------------------

		VERDE	AMARILLO	RED
SEGUNDA, LEA MUÑECA DE COLOR PIN	MUÑECA PIN BLANCO	-6-8 VERDE	-4-6 BLANCO	2-4 AZUL
	MUÑECA PIN NEGRO	-4-6 BLANCO	-2-4 AZUL	0-2 RED

TERCERO, SELECCIONAR COLOR DE MUÑECA TENIENDO PIN DONDE LOS DOS PASOS coinciden.

EJEMPLO: Una biela CON UN CODIGO DE COLOR VERDE SOBRE EL FIN DE LA MUÑECA PIN CON CAÑA Y UN COLOR BLANCO pasador CODIFICADO necesitará un PIN TENIENDO LA MUÑECA VERDE-6 N ° -8 para un espacio apropiado.

FIG. 109

se introduce en las cortes, recorte el exceso con un cuchillo afilado.

8. Corridas unas gotas de aceite en el cojinete de pasador y la inserta en la biela. Inicie el pasador en un lado del pistón.

9. Coloque el pistón en la biela con la flecha en la parte superior del pistón apuntando hacia la parte delantera del motor.

10. Alinear el pistón y la biela adecuadamente deslizando la muñeca OSSA perno corredizo (N ° 999-202) en el pistón y el rodamiento a través de pasador hasta que se topa contra el extremo del pasador.

11. Apoyar el pistón con una mano para evitar carga lateral de la biela y empuje el pasador hacia adentro con el otro hasta que la deriva pasador se retira. (Fig. 110).

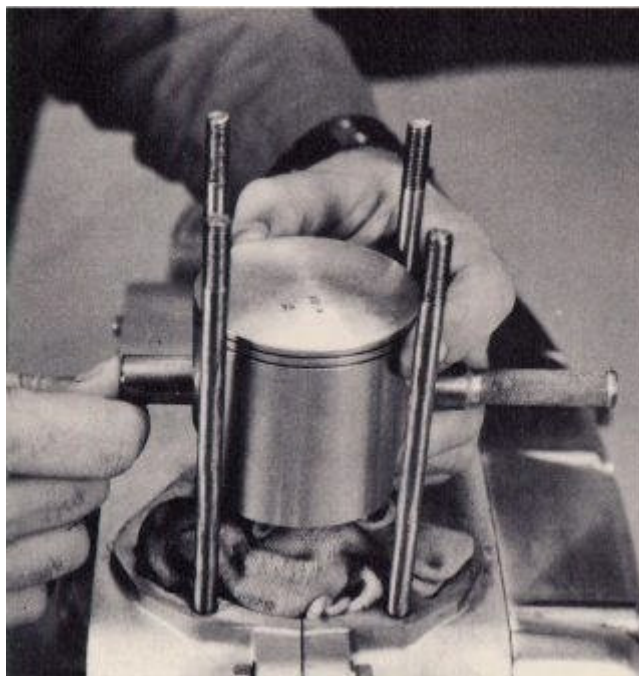


FIG. 110



FIG. 111

NOTA: No intente colocar el pasador a golpe de martillo con un mazo, ya que puede doblar la biela. Si el pasador resulta difícil de mover, utilice un pasador de conducción herramienta como se muestra en la figura. 111 para instalar el perno.

12. Con un par de pinzas de punta fina o pato proyecto de ley, instalar ambos clips pasador del pistón (Fig. 112). Si usted puede girar cualquiera de estos clips en sus ranuras, después de la instalación, quite y deseche e instalar otros nuevos.

13. Instale los dos anillos en el pistón, asegurándose de que la clavija pequeña en cada ranura de la junta se centra entre los extremos del anillo. Asegúrese de que ni el anillo se pueden unir en su ranura. Corridas unas gotas de aceite en los anillos y el trabajo a su alrededor para lubricar todas las de cada anillo.

14. Retire el trapo y girar el motor con mucho cuidado hasta que el pistón está en el centro muerto inferior (BDC). Deslice el cilindro hacia abajo sobre los espárragos hasta que la base del recipiente recae directamente en el anillo superior.

15. La parte interior inferior de la camisa tiene un bisel pequeño mecanizado todo su perímetro para que los anillos más fácil empezar en el cilindro. Con los dedos, o un compresor de anillo, los anillos de compresión, teniendo cuidado de no permitir que cualquiera de anillo para montar a lo largo de la clavija en la ranura o fuera de su ranura. Saque cuidadosamente el cilindro hacia abajo sobre el pistón y el cilindro de seguridad contra los casos del motor (Fig. 113).

NOTA: Un compresor de anillo puede ser fácilmente fabricado de una abrazadera de la manguera. Localizar una pinza de diámetro suficiente para rodear el pistón. En tres o cuatro puntos en la circunferencia,

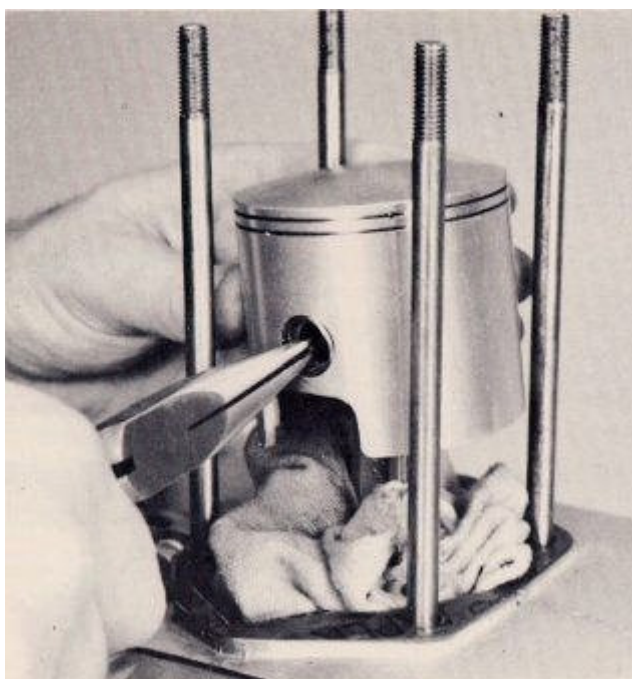


FIG. 112

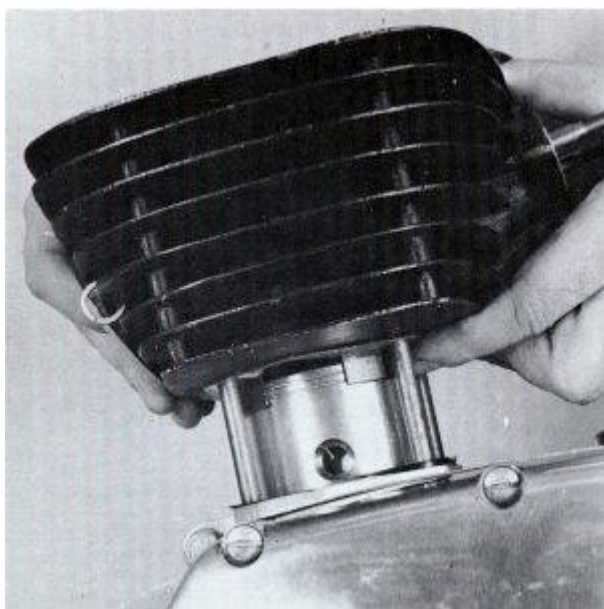


FIG. 113

comprender lo que será el borde superior de la abrazadera con un par de pinzas de punta fina o cortadores de alambre, y hacer una pequeña torcedura hacia el exterior, como se muestra en la figura. 114. Realice la instalación en todo el pistón y anillos, y apretarlo hasta que se haya comprimido los anillos (Fig. 115). No apriete demasiado la abrazadera,



FIG. 114

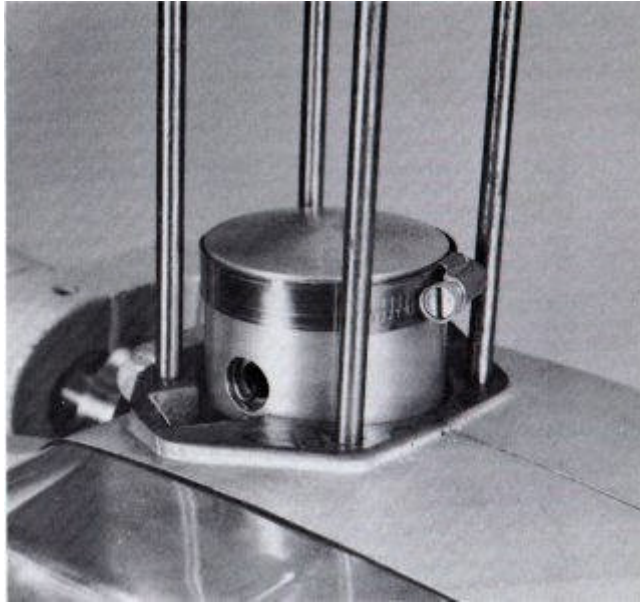


FIG. 115

ya que no se deslice libremente cuando el cilindro está instalado. Coloque el cilindro sobre el pistón y deslice hacia abajo sobre los anillos. El compresor se desplazará fuera de la manera que el cilindro se mueve hacia abajo. Tan pronto como los anillos están completamente dentro del cilindro,

Página 79

Retire el compresor y deslice el cilindro hacia abajo sobre el cárter motor.

16. Deslice la palanca de pedal de arranque en el eje del pedal de arranque y el perno en su lugar. Mientras sujeta el cilindro firmemente en su lugar, utilice el pedal de arranque y comprobar para asegurarse de que el pistón pueda moverse libremente.

17. Inspeccione las superficies de contacto de la culata y la parte superior del cilindro. Asegúrese de que estas dos superficies son lisas y limpias.

18. Coloque una junta de culata nueva en el cilindro y el centro que en la parte superior de la camisa.

NOTA:

(Un TT) y DM motores 250cc R utilizar un 1 mm empaquetadura de culata de espesor.

(B) de Pioneer y los motores de 250cc Stiletto utilizar un 2 mm de junta de culata de espesor.

(C) 250cc motores Plonker utilizar un espesor de 3 mm cabeza de la junta.

(D) Todos los motores de 175cc utilizar un 1 mm de espesor cabeza de la junta.

Asegúrese de que tiene el empaque correcto para el motor antes de instalar las.

19. Deslice la cabeza hacia abajo los postes de madera en su lugar en el cilindro. Los extremos superiores de las aletas de refrigeración están en la parte frontal de la cabeza. Colocar las arandelas planas de los pernos del cilindro y montar las cuatro tuercas de 12 mm, vuelta de ellos abajo con los dedos.

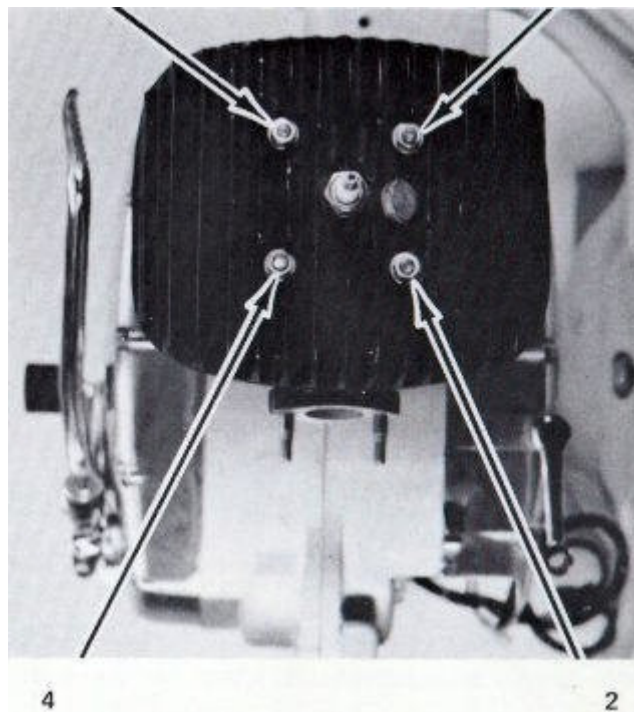


FIG. 116

20. Montar una toma de 12 mm a una llave de lectura bajo par y par las tuercas de 5 libras / pie. (60 pulgadas por libra.) Utilizando la secuencia mostrada en la figura. 116, que es (1) LF, (2) RR, (3) RF, (4) 1LR. Repetir esta secuencia por segunda vez, torqueing las tuercas a 10 libras / pie. (120 libras pulgadas.). Repetir una tercera y última vez, utilizando 15 libras / pie. (180 libras pulgadas.).

NOTA: Si intenta apretar las cabezas de los cilindros en cualquier otra secuencia, sin una llave de torsión o con una llave de torsión que no es exacta en lecturas muy bajo, se corre el riesgo de deformar la cabeza del cilindro o causar agarrotamiento del pistón por cilindro distorsión.

21. Instale una bujía nueva del tipo correcto y el calor alcance y apretarlo con los dedos.

22. Cubra la admisión y del escape para evitar que la basura entren en el motor mientras está manejando.

Sección 6:

Instalación de El otro lado de Magneto

Componentes y el momento Magneto

1. Examine la clave Woodruff que ubica el volante magnético en el cigüeñal. Si se muestra cualquier signo de desgaste o daño, sustituirla por una nueva. Antes de encajar en su ranura en el cigüeñal, que yacía boca abajo sobre una superficie dura y toque su borde redondeado con un martillo de bola, como se muestra en la figura. 117. Esto ampliar ligeramente la llave de manera que quepa bien en la ranura y es menos probable que desalojar mientras está instalando el volante magnético. Pulse la tecla en su ranura en el cigüeñal.
2. La assembly magneto tiene dos piezas básicas. La pieza grande y redondo que los tornillos en el cigüeñal se llama Magento VOLANTE O MAGNETO ROTOR. La otra pieza donde se encuentran los de los bobinados y se encajona en epoxi roja se llama MAGNETO MAGNETO estator o la placa de respaldo.
3. Examine de cerca el estator del magneto para los cables rotos o cortados o daño aparente. Sin utilizar disolventes agresivos, limpia a fondo y el estator golpe que se seque con aire comprimido. Tenga especial cuidado de eliminar cualquier rastro de virutas de metal que pueda haber en el estator.
4. Cuando se desmonta el motor que se les instruyó para marcar una línea de referencia a través del borde del estator del magneto y uno de sus jefes de montaje en la caja del motor. Busque estas marcas y la posición del estator del motor a fin de que estén alineados. Instale la placa de soporte tres tornillos de montaje y apriételes.

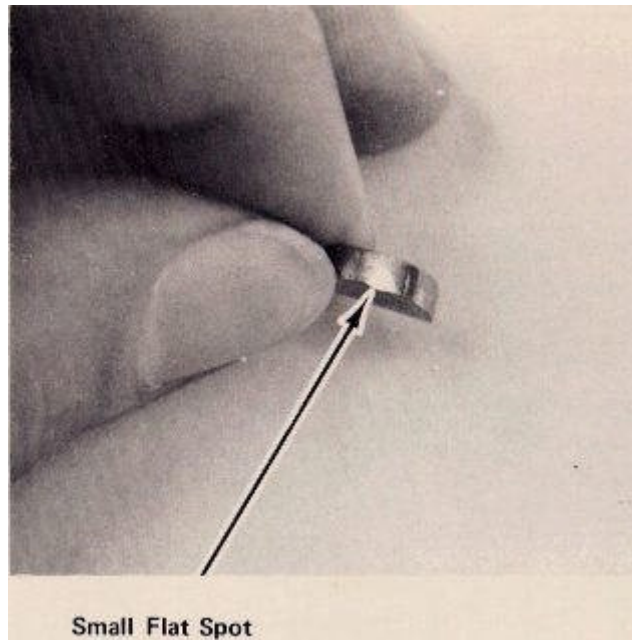


FIG. 117

5. Coloque la arandela de goma en los cables de magneto en la ranura en la parte inferior de la caja del motor. Instale el clip de alambre magneto en la parte inferior derecha de la caja del motor derecha. Asegúrese de usar Loctite en la rosca del tornillo de 10 mm que asegura este clip.

6. Coloque el volante magnético frente al cigüeñal. Mire a través del agujero en el centro del volante y girar hasta que la ranura en el centro está alineado con la chaveta del cigüeñal. Montar el volante en el cigüeñal, presionando en la posición con las manos. Pulse sobre la cara del volante con la parte de su mano para asegurarse de que se ha asentado plenamente en el cigüeñal. No instale la tuerca.

7. Hay un pequeño orificio en la cara del volante magnético. Hay un pequeño orificio correspondiente en el estator del magneto. Gire el volante hasta que su pequeño orificio se encuentra aproximadamente a las 5 en punto. Inserte el pasador de momento OSSA (Parte N ° 114-083)

a través del agujero en el volante y luego trabajar el volante ligeramente hacia atrás y hacia delante hasta que el pasador pueda ser insertado en el pequeño agujero en el estator. Esta es la posición en la que la bujía se disparará (Fig. 118). Deje que el tiempo que permanezcan instalados pin entre el volante magnético y el estator.

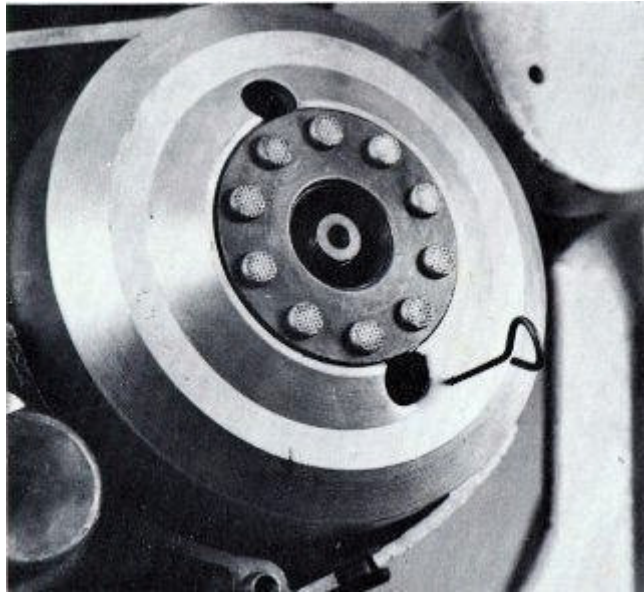


FIG. 118

8. Ahora se necesita un indicador para localizar la posición del pistón, mientras que el motor de sincronización. Existen varios tipos de indicadores de línea y adaptadores bujía agujero disponibles a través de distribuidores más accesorio de la motocicleta o empresas de suministro de maquinista. Dado que la mayoría de ellos son similares, los procedimientos para su uso suelen ser los mismos.

9. La mayoría de los juegos de indicadores calendario marcado consistirá en una línea medidor calibrado ya sea en milímetros o en milésimas, con un adaptador que se enrosca en el orificio de la bujía, y un émbolo que encaja en el adaptador, entre el pistón y el indicador (fig. 119). Para instalar el medidor, retire la bujía y el tornillo del adaptador firmemente en el agujero. Coloque el émbolo hacia abajo por el centro de el adaptador y luego establecer el indicador de cuadrante en el centro del adaptador. Con el tiempo todavía pin de bloqueo del volante magnético y el estator juntos, empujar hacia abajo el indicador de línea hasta que la aguja del indicador empieza a girar. Cuando la aguja ha completado una vuelta completa, apretar el tornillo de bloqueo en el adaptador que se cierre el indicador en su lugar.

10. Marcar todos los indicadores tienen una cara giratoria de modo que usted puede mover los números. Gire la cara para que la aguja se lee "cero". (Fig. 120).

11. Retire el pasador de tiempo y la roca volante magnético hacia atrás y ligeramente hacia atrás. Si la aguja del indicador de línea no se mueve cada vez que mueves el volante, esto significa que el émbolo es demasiado corto y tendrá que ser alargada o reemplazado por uno más largo.

12. Una vez que esté seguro de que el émbolo es lo suficientemente largo, vuelva a instalar el perno de tiempo entre el volante y el estator. Comprobar y restablecer el indicador de cuadrante a cero si es necesario. A continuación, retire el calendario pin y haga girar el volante, contando el número de vueltas completas de la aguja grande hace antes de que deje de moverse. El punto donde la aguja deje de moverse es el punto muerto superior. Detener el volante en ese momento y añadir el número de revoluciones

de la aguja hecha a la fracción decimal que el indicador de línea es la lectura. Por ejemplo, si la aguja grande pasado el cero tres veces y se detuvo en una lectura de 15, entonces el tiempo de encendido es de 3,15 mm antes del punto muerto superior (APMS).

Página 82

13. El momento de encendido correcto para el 1971-72 OSSAS se enumeran en la tabla de tiempos, la figura. 121.

14. Si el tiempo de encendido no está dentro de estas tolerancias, quitar el volante magnético, y aflojar el estator del magneto tres tornillos de montaje.

15. Si la cifra calendario que se le ocurrió fue menos de lo que recomienda la tabla, a continuación, el calendario se retrasa. Para corregir esto, gire el estator del magneto izquierda una cantidad que estiman ser suficiente para corregir el calendario.

16. Si la cifra calendario que se le ocurrió fue más de lo que recomienda la tabla, entonces el momento se avanza. Para corregir esto, gire el estator del magneto las agujas del reloj una cantidad que estiman ser suficiente para corregir el calendario.

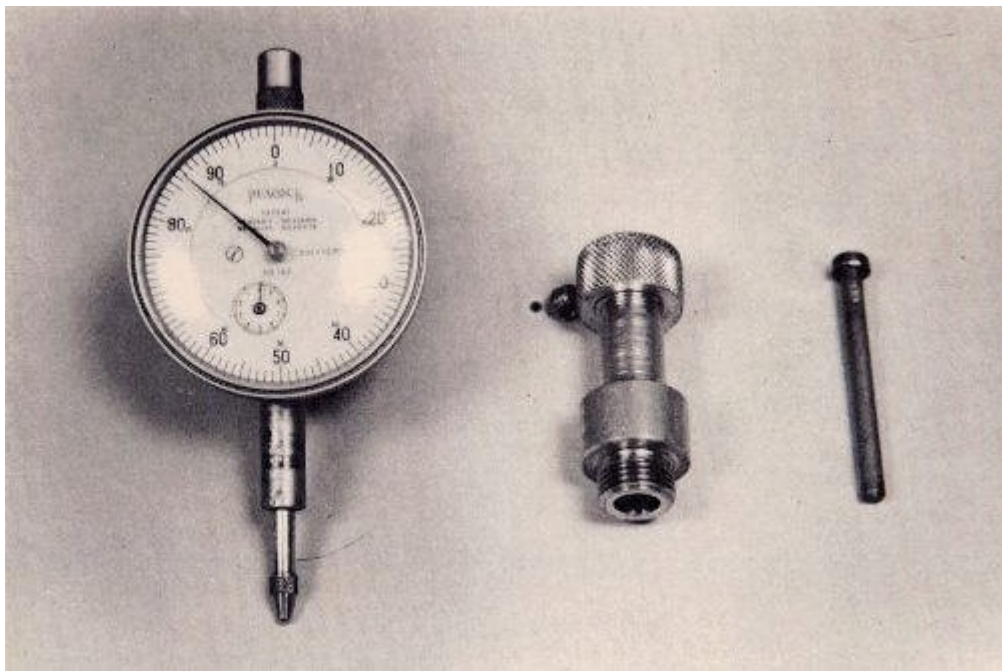


FIG. 119

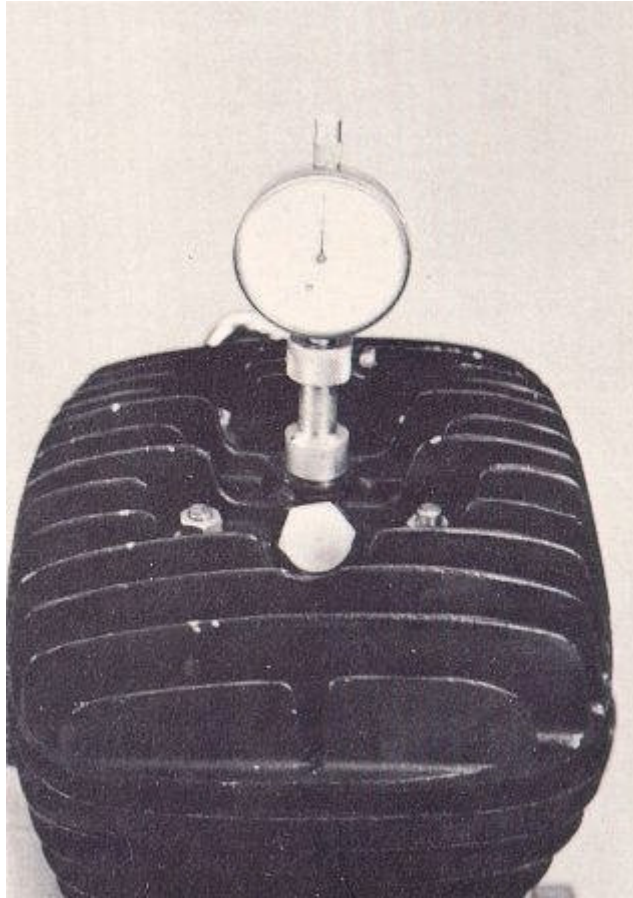


FIG. 120

Página 83

1971-72 OSSA
TABLA DE CALENDARIO DE ENCENDIDO

MODELO	CALENDARIO DE ESPECIFICACIONES
250 de Pioneer	2.75-3.0 mm B.T.D.C.
Stiletto 250 & T.T. D.M.R.	3,0 mm B.T.D.C.
250 Plonker	RNM B.T.D.C. 2.5-3.0
175 de Pioneer	2.25-2.5 mm B.T.D.C.
Stiletto 175	2.5-2.75 mm B.T.D.C.

FIG. 121

17. Después de hacer su ajuste, apriete el estator del magneto tres tornillos de montaje y deslice el volante de nuevo en el cigüeñal. Vuelva a revisar el calendario. Si el tiempo sigue siendo fuera de la tolerancia permitida, repita este procedimiento hasta que sea corregido.

18. Cuando sea el momento correcto, quite el indicador de cuadrante, de émbolo, y el adaptador.

19. Coloque la arandela tipo de bloqueo a la estrella del cigüeñal y poner unas gotas de Loctite en la rosca de la tuerca de volante magnético. Gire la tuerca hacia abajo con los dedos. Montar la herramienta de sujeción del volante OSSA (N ° 999-206) en las ranuras en el volante. Con una llave de 26 mm, apriete la tuerca del volante magnético a 60 libras / pie. (Fig. 122).

20. A veces la clave Woodruff que ubica el volante magnético en el cigüeñal es ligeramente más estrecho que la ranura en el volante en el que se inserta. Debido a esto, podría ser posible que el volante para cambiar

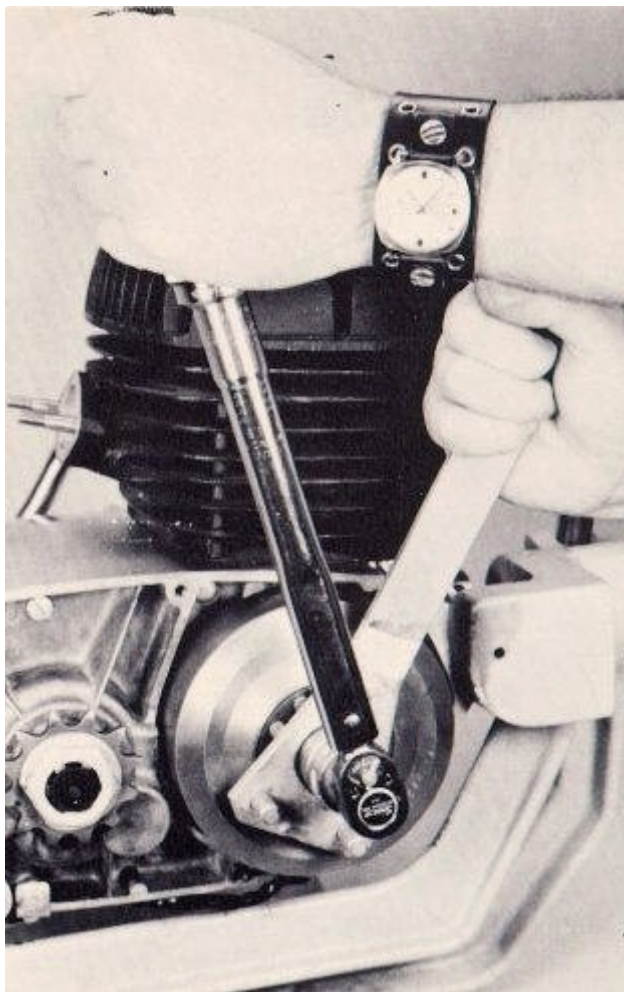


FIG. 122

ligeramente cuando la tuerca se aprietan. Por esta razón, muchos mecánicos prefieren hacer un cheque momento de precaución, después torquing la tuerca. Aunque la cantidad que el calendario podría cambiar es muy pequeño, esta comprobación final vale la pena hacerlo.

21. Vuelva a colocar la bujía y el uso de un 13/16 "de tubo profundo, es de torsión a 18 libras / pie.

22. Es posible que desee salir de la magneto tapa hasta que el motor se vuelve a situar en el marco y la cadena ha sido instalado. Sin embargo, si desea instalarlo ahora, la capa de accionamiento del embrague pistón con grasa para evitar que se caigan. No hay ninguna junta entre el caso del magneto y el motor, pero se recomienda que el caso se cerrarán con una buena marca de junta de goma de silicona. A pesar de que el encendido Motoplat puede disparar un enchufe cuando el magneto se ahoga en el agua, es una buena política para sellar la caja para proteger el retén del cigüeñal y para mantener la humedad se corroa las partes metálicas.

23. Instale el caso magneto cuatro tornillos de montaje. El menor se va en el agujero de la parte superior trasera; el más largo en el orificio posterior inferior, y los otros dos, siendo ambos la misma longitud, puede ir en cualquiera de los agujeros delanteros. Apriete de forma segura con un destornillador grande o un destornillador de impacto.

24. Mueva el embrague de accionamiento brazo hacia atrás y hacia adelante. Debe tener por lo menos 1 / 2 "a 5 / 8" del movimiento. Si no es así, girar el motor hacia el lado primario y afloje y quite los dos tornillos que sujetan TH6 pequeña tapa de inspección en el centro del caso. Retire la tapa y se expone la placa de presión del embrague con un tornillo de ajuste de la varilla de empuje y la tuerca de bloqueo. Afloje la tuerca en el centro de la placa de presión. Algunos modelos tienen una tuerca de 13 mm y algunos utilizan una tuerca de 14 mm. Con un destornillador, gire el tornillo de regulación hasta que empiece a bind (Fig. 123). En este punto no debe haber en juego en todo el embrague de accionamiento del brazo. Luego, gire el tornillo en sentido antihorario alrededor de dos vueltas, o hasta que es 1 / 2 "a 5 / 8" movimiento en el brazo. Apretar la tuerca de seguridad y otra vez, el movimiento del brazo. Vuelva a instalar la tapa de inspección, dos arandelas de presión y los dos tornillos. Apriete los tornillos.

25. El motor ya está listo para la instalación en el marco.

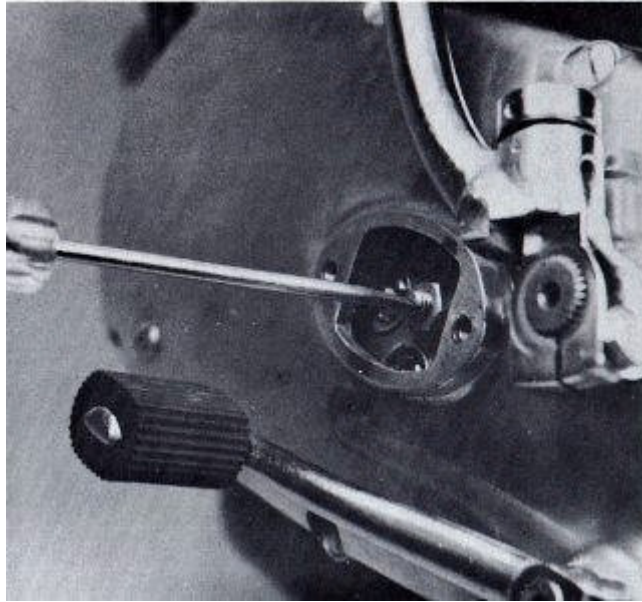


FIG. 123

Página 85

Página en blanco

Página 86

PARTE B - CARBURACIÓN

CAPÍTULO 1:

OPERACIÓN

Sección 1:

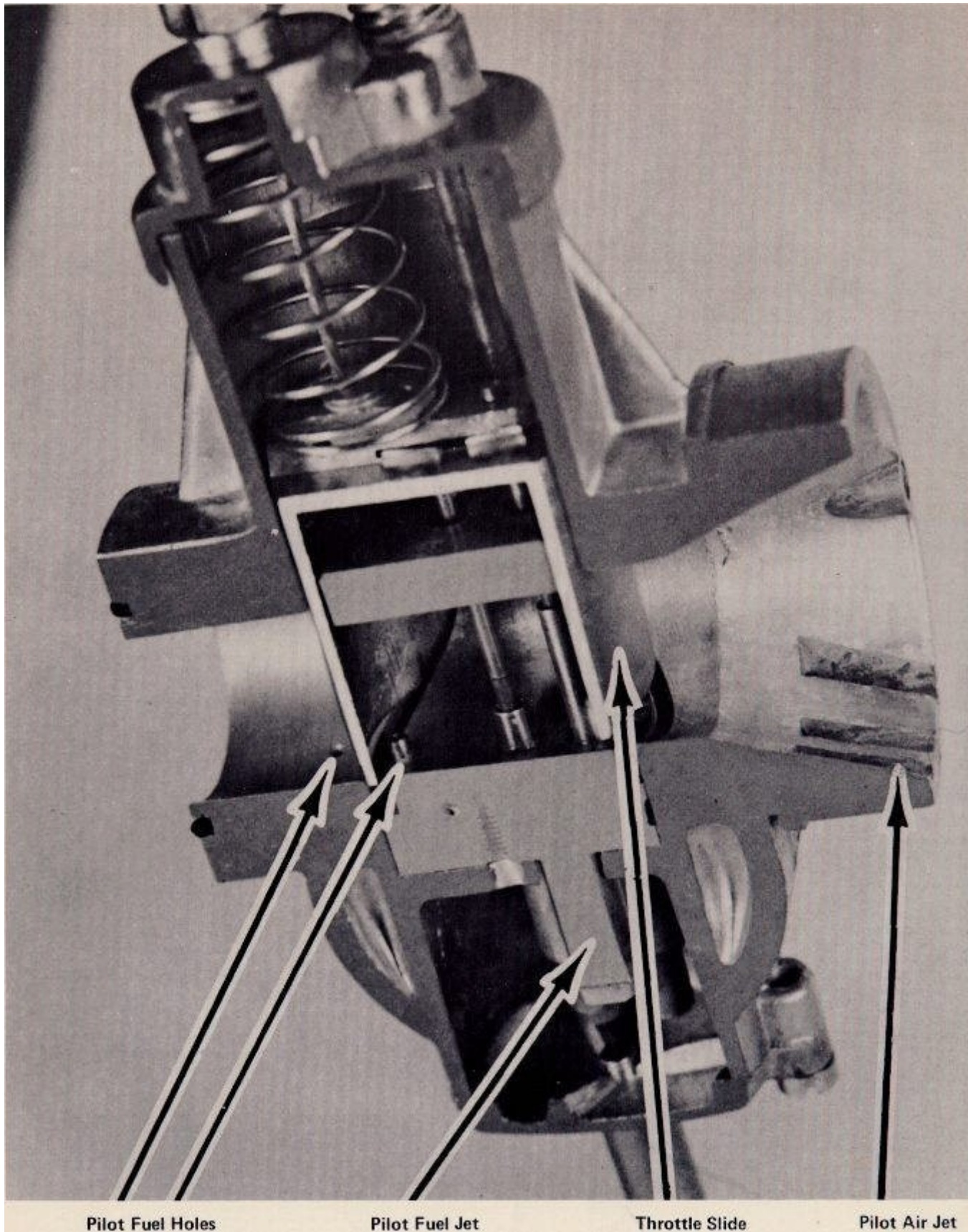
Sistemas de medición

1. Cuando el flujo de combustible o de aire en un carburador se regula, el presente Reglamento se denomina "medición".
2. Un sistema de medición consiste en un dispositivo de medición del aire y un dispositivo de medición de combustible.
3. No es práctico construir un carburador que tiene sólo un sistema de medición para regular el flujo de combustible y aire a partir del acelerador cerrado a la mariposa

totalmente abierta. Por lo tanto, cada carburador tiene varios sistemas de medición para regular el flujo de aire y combustible en diferentes formas en las aberturas del acelerador diferentes.

4. Todas las motocicletas OSSA, con la excepción de la Plonker, utiliza un carburador de doble aguja IRZ de una de 29 mm o 33 mm de tamaño de Venturi. Estos carburadores todo el trabajo de la misma manera. Sin embargo, existen ligeras diferencias de uno a otro modelo, por lo que estas diferencias se tratan en secciones separadas.

Las secciones 2 a 7 se refieren a la explotación de los carburadores AJUSTADO A TODOS LOS MODELOS 1971 y 1972 OSSA CON EXCEPCIÓN DE LAS PRUEBAS PLONKER



Pilot Fuel Holes

Pilot Fuel Jet

Throttle Slide

Pilot Air Jet

0 a 1 / 8 del acelerador: Sistema Piloto de Medición

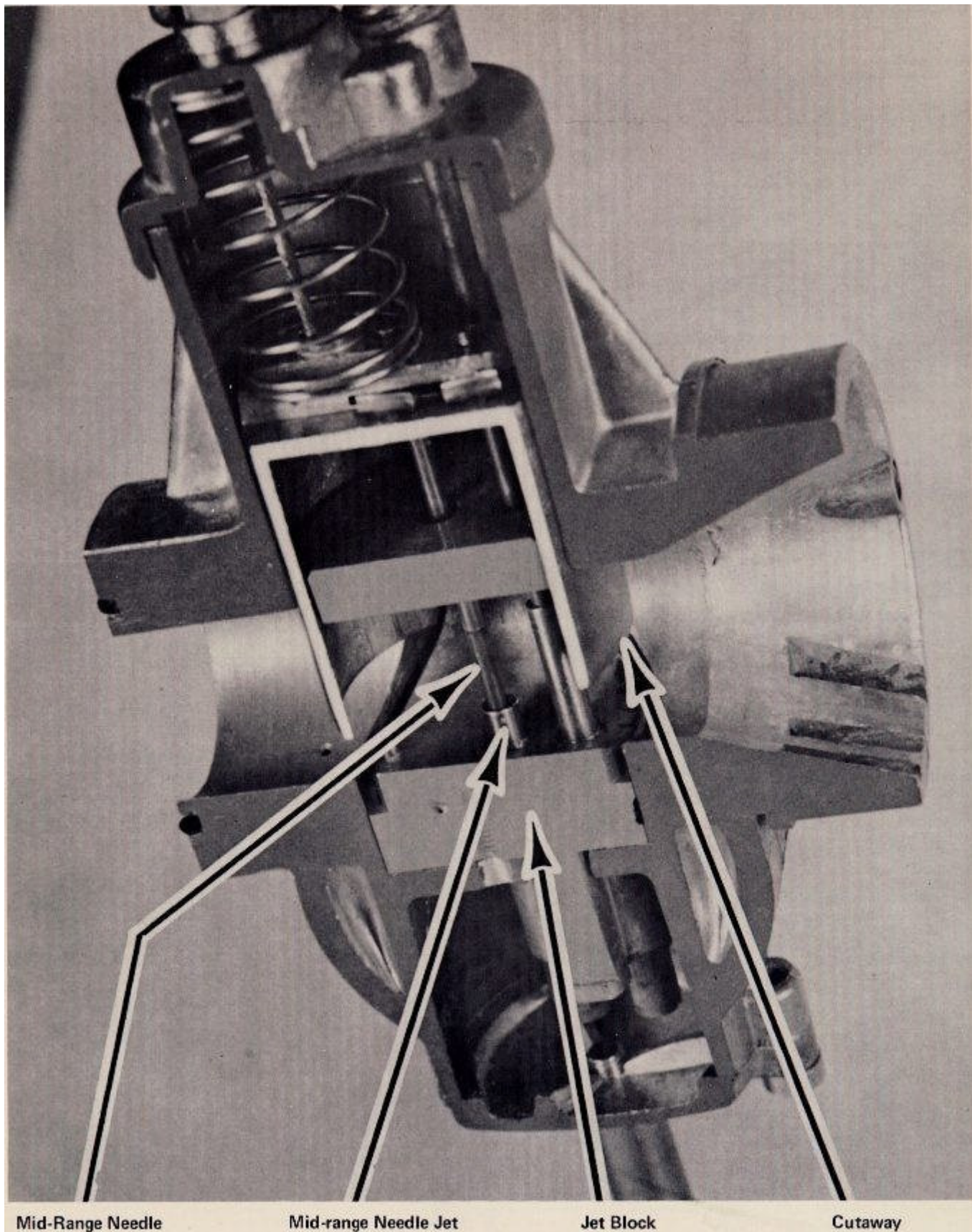
Sección 2:

0 a 1 / 8 del acelerador: El piloto de medición

Sistema (Fig. 124)

1. El piloto de sistema de medición de feeds de combustible y aire de 0 a 1 / 8 del acelerador. De combustible se mide por el chorro de combustible piloto. El aire es medido por el chorro de aire piloto y la diapositiva del acelerador. También hay un tornillo de mezcla de baja velocidad, que metros antes de la mezcla de combustible y aire en el venturi del carburador.
2. Cuando el acelerador se cierra y el motor al ralentí, el movimiento ascendente del pistón crea un vacío en la lumbrera de admisión. Este vacío hace que el aire se aspira en el pequeño orificio de la izquierda debajo de la boca del carburador. Este aire se mide a través del chorro de aire piloto que está dentro de este agujero. El aire fluye sobre un pasaje que alberga el combustible de avión piloto. Esto hace que el combustible que se elaborará a través del chorro de piloto y se mezclan con el aire, formando pequeñas gotitas.
3. Este combustible premezclado entonces fluye a través del tornillo de mezcla de baja y entra en el carburador llevaba a través de un pequeño agujero justo en frente de la diapositiva. A continuación la mezcla entra en el motor.
4. A medida que el acelerador se abre ligeramente la mezcla del combustible también puede entrar al motor a través de un pequeño agujero justo insdie el borde frontal de la diapositiva. En el 1971 250 modelos de Pioneer, este agujero está en un tubo de bronce situada justo en la parte delantera de la diapositiva. Debido a la diapositiva está un poco elevada, una mayor cantidad de flujo de aire sobre los dos orificios, causando más de combustible que se elaborará de ellos.
5. Se puede variar la proporción de la mezcla de 0 a 1 / 8 del acelerador, ya sea cambiando el chorro de combustible piloto o inyector de aire (que rara vez es necesario), o ajustando el tornillo de mezcla de baja por debajo de la brida de montaje en el lado derecho de el carburador. Gire el tornillo hacia la derecha para hacer la mezcla más austeros, gire hacia la izquierda para hacer la mezcla más rica.
6. Una correcta regulación del sistema de medición de piloto es tan importante para un motor de competencia, ya que es una calle o camino de la máquina. Aunque usted no desea que el Stiletto TT o el motor a ralentí cuando el acelerador está cerrado, aún debe asegurarse de que el piloto de sistema de medición esté correctamente ajustado. Si no se hace esto, el motor puede dudar seriamente cuando se acelera a partir de una RPM más baja si la mezcla es demasiado pobre, o una carga de hasta afección puede estar presente si la mezcla es demasiado rica.

7. El piloto de sistema de medición continua trabajando en conjunto con otros sistemas de medición en las aberturas del acelerador más grande, aunque su influencia haya disminuido considerablemente.



Mid-Range Needle

Mid-range Needle Jet

Jet Block

Cutaway

1 / 8 a 1 / 4 del acelerador: Image Slide & gama media-Aguja

Sección 3:

1 / 8 a 1 / 4 del acelerador: Cutaway de diapositivas y

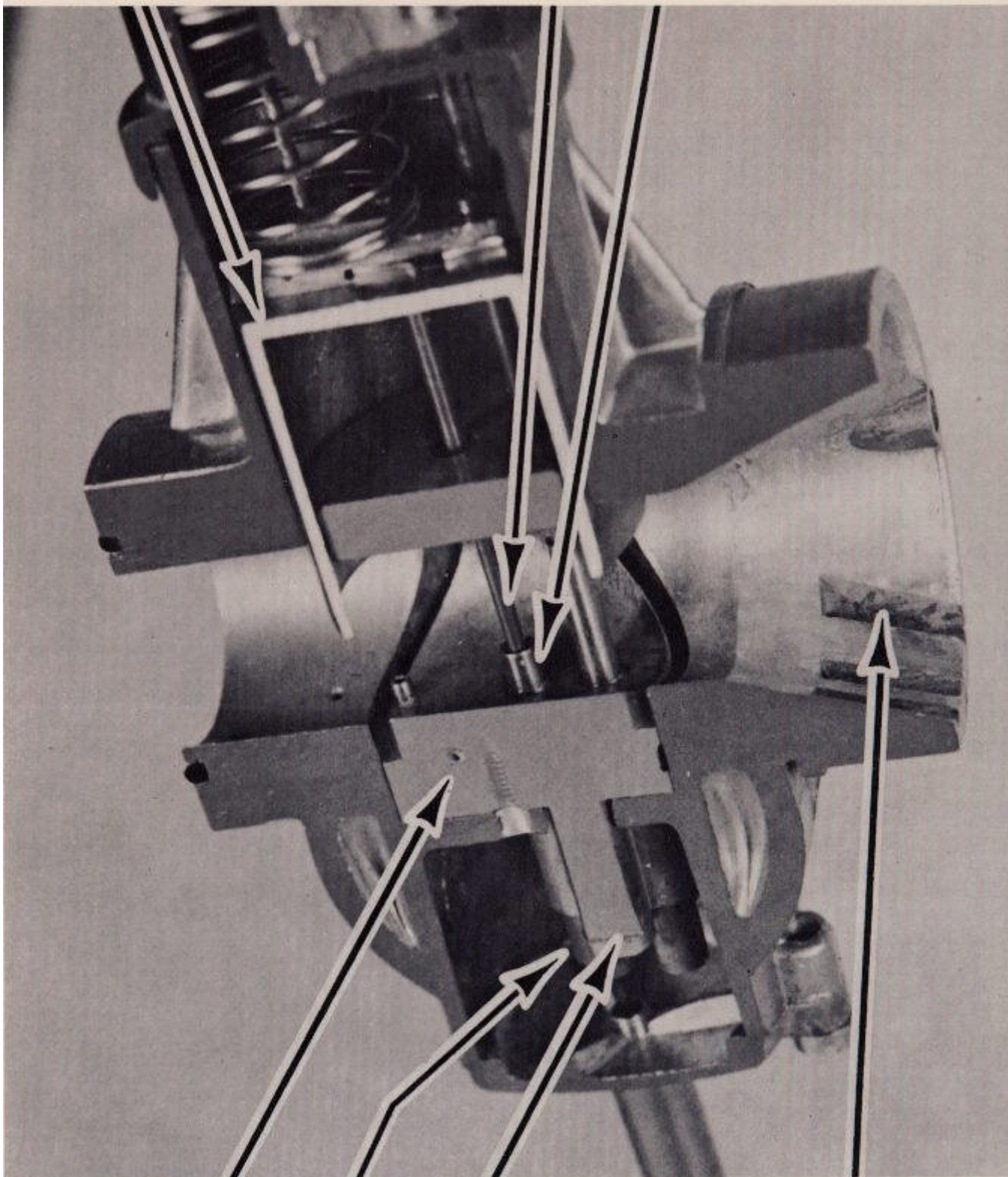
De gama media de la aguja (fig. 125)

1. Usted notará que la diapositiva carburador tiene su borde inferior cortado en el lado de admisión de aire. Esto se conoce como el recorte de diapositivas.
2. Hay dos tubos que sobresalen de la parte inferior del venturi del carburador dio a luz. La más corta, o la más cercana al motor, es el chorro de aguja de media. El largo es el chorro de alta velocidad de la aguja. Las agujas afiladas en el proyecto deslice hacia abajo en estos tubos y, como la tapa está levantada, las agujas son elaborados fuera de ellos, la medición del flujo de combustible en consecuencia.
3. A medida que la diapositiva de 1 / 8 a 1 / 4 del acelerador, los flujos de aire a través del chorro de la aguja de gama media. Si el aire pueda fluir de lleno en la parte superior del chorro de aguja, que crearía una considerable vacío en ella, por lo tanto chupar demasiado combustible de ella. Esta es la razón para el recorte de diapositivas, así como para dirigir el aire hacia abajo contra la boca del chorro de la aguja. Esto disminuye la cantidad de vacío formado, lo que disminuye la cantidad de flujo de combustible.
4. Cuanto mayor sea el recorte (estampado en milímetros en la parte superior de la diapositiva), menor será el flujo de combustible (mezcla más pobre mezcla). Cuanto más pequeño sea el recorte, mayor será el flujo de combustible (mezcla más rica mezcla).
5. La mezcla de 1 / 8 a 1 / 4 del acelerador se puede ajustar de dos maneras. Una diapositiva con una mayor o menor seccionada a ser instalado en empobrezca la mezcla o más ricos en ese punto. Debe recordarse, sin embargo, que el cambio de diapositivas también afectará a la mezcla de 1 / 2 a 3 / 4 del acelerador como se verá en la sección 5.
6. Siempre es mejor para variar la mezcla a 1 / 8 a 1 / 4 del acelerador o elevando las agujas. Cada aguja está suspendido del carro por medio de un clip montado en una de las tres ranuras de la aguja. Poner el clip en una ranura inferior plantea la aguja, con lo que la mezcla enriquecedora. Moviendo el clip a una ranura superior reduce la aguja, por lo que empobrezca la mezcla.

Throttle Slide

Mid-Range Needle

Mid-Range Needle Jet



Jet Block

Mid-Range Main Jet

Pilot Fuel Jet

Booster air entry hole

1/4 to 1/2 Throttle: Slide and Mid-Range Metering System

Sección 4:***1 / 4 a 1 / 2 del acelerador: de diapositivas y de gama media******Sistema de medición (Fig. 126)***

1. Desde 1 / 4 a 1 / 2 de aceleración, el flujo de aire es regulado por la diapositiva del acelerador. En la diapositiva se eleva aún más por encima de la parte superior de la aguja de chorro de gama media, el recorte de la diapositiva no dirige el aire a la baja sobre la manera más eficaz. Debido a esto, un vacío mayor se forma, el aumento de la cantidad de combustible extraídas de la reacción de la aguja.

2. En esta apertura del acelerador, la aguja ha sido retirada a medio camino entre el jet de la aguja de gama media y el surtidor principal de gama media se convierte en el principal combustible dispositivo de medición. La aguja sigue alimentando metros que el botón se eleva aún más, pero el surtidor principal de gama media controla la cantidad de combustible que está disponible para el flujo que rodea la aguja.

3. Debido a que el venturi del carburador es redondo, un pequeño movimiento hacia arriba de la diapositiva o en cerca de 1 / 2 de posición del acelerador permitirá un volumen mucho mayor de que el aire fluya de un mismo movimiento a una apertura del acelerador mayor o menor. Esto crea una demanda mucho mayor para el combustible. El sistema de medición de rango medio no puede suministrar este combustible solo, porque sólo el volumen de aire que fluye sobre el jet de la aguja ha sido aumentado considerablemente, no el vacío sobre ella. Para compensar esto, un sistema de refuerzo se proporciona.

4. Para aumentar el flujo de combustible, el aire entra en la derecha pequeño agujero debajo de la boca del carburador. Este aire pasa a través de un pequeño chorro de aire, directamente en el chorro de aguja de media a través de pequeños agujeros perforados a mitad de ella. Este pasaje de aire de la jet de la aguja aumenta el flujo de combustible que es necesario para satisfacer las demandas. Aunque la dosis de refuerzo-sistema está funcionando en todas las aberturas del acelerador por encima de inactividad, es más eficaz en torno a 1 / 2 del acelerador.

5. En el 1971 250 de Pioneer, este sistema de refuerzo es ajustable. El aire entra en el centro pequeño agujero debajo de la boca del carburador. (Fig. 127) A continuación, fluye a través de un tornillo de medición antes de pasar por el chorro de aire pequeñas y en el jet de la aguja. La rotación de este tornillo en sentido horario disminuye el flujo de aire a través del sistema de refuerzo, con lo que empobrezca la mezcla. Si se gira a la izquierda aumenta el flujo de aire, haciendo la mezcla más rica. (Fig. 128)

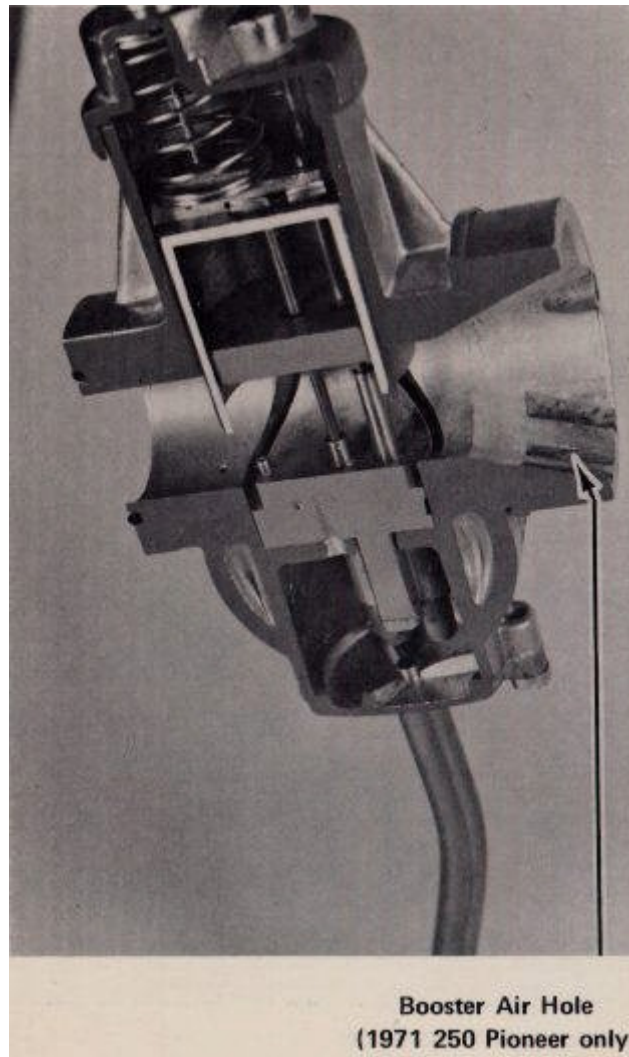


FIG. 127

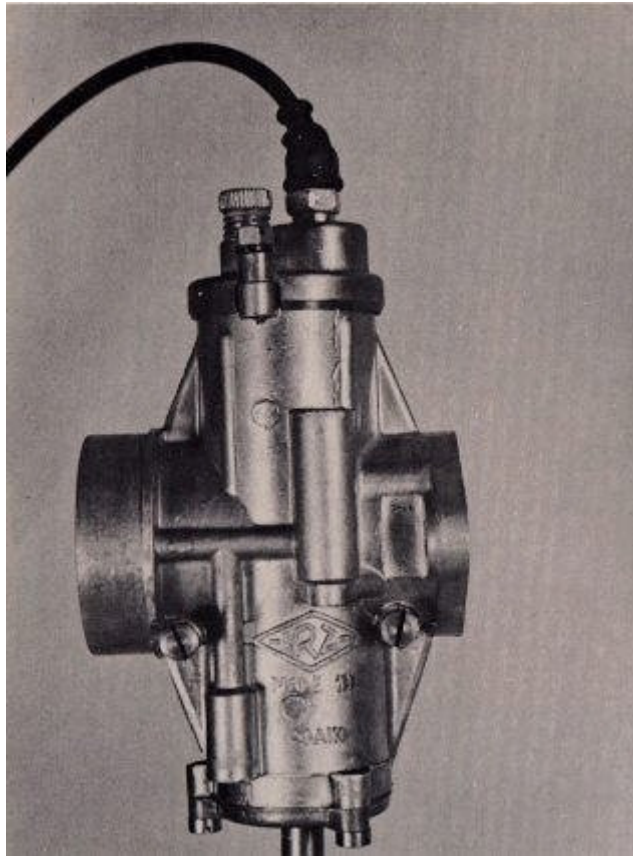
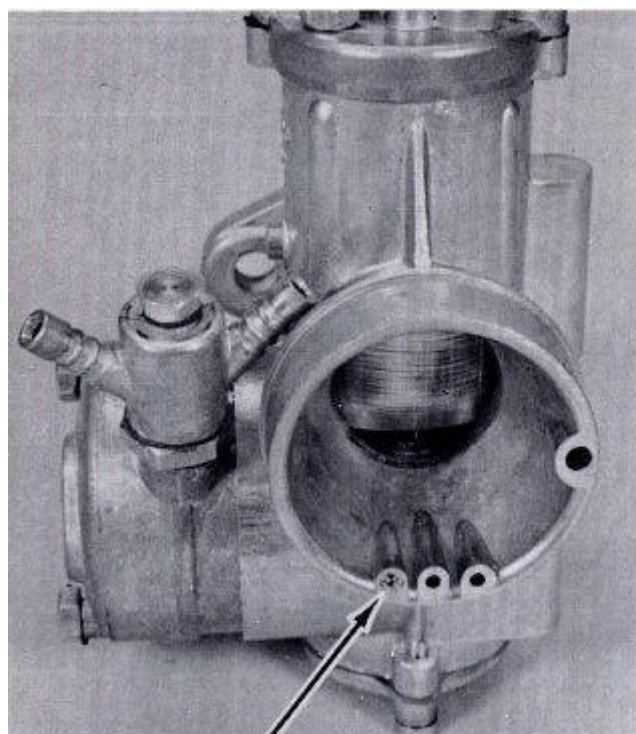


FIG. 128



Pilot Air Jet

FIG. 129

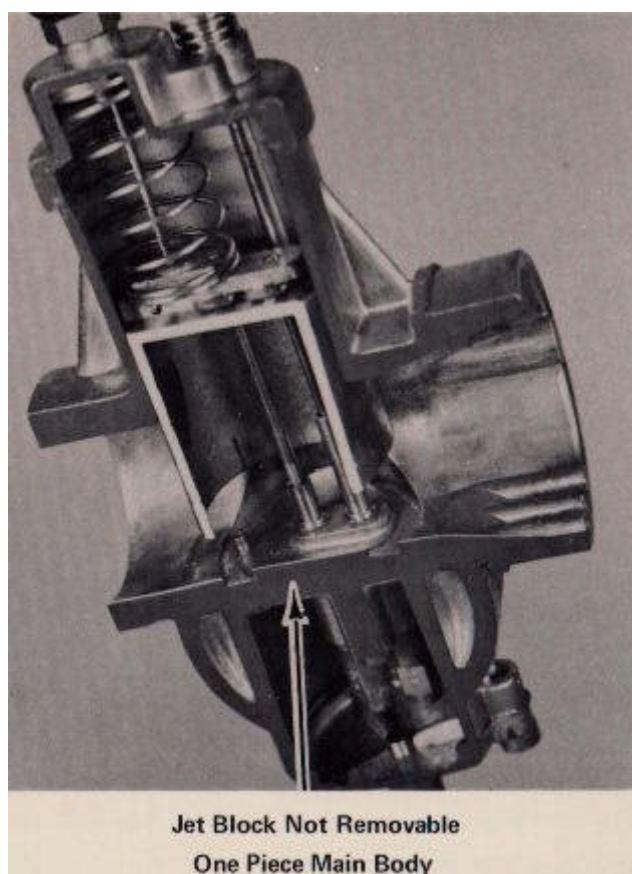


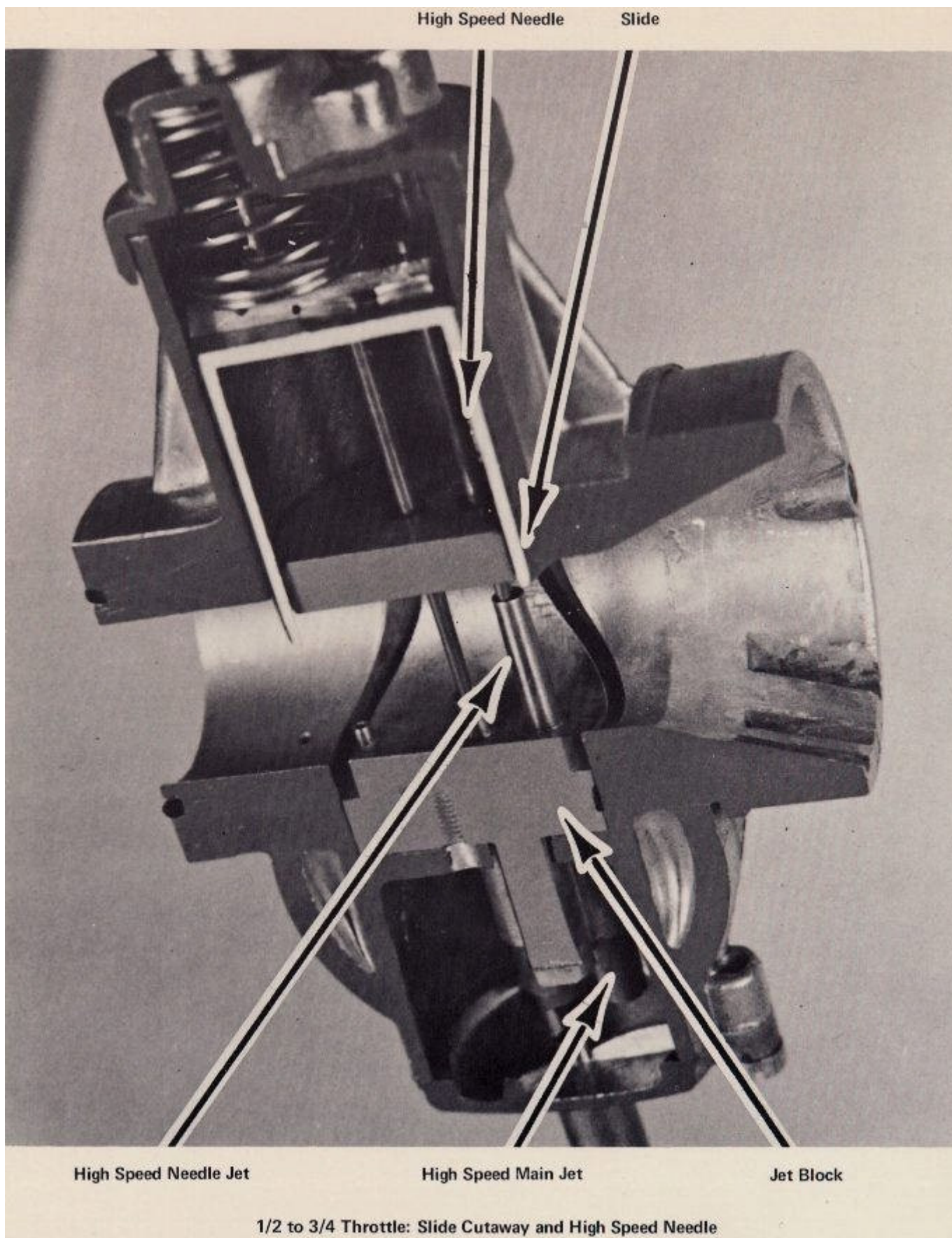
FIG. 130

Página 94

6. Para enriquecer la mezcla aún más a $1/4$ a $1/2$ del acelerador, que podría caber un avión de la aguja de gama media con agujeros más grandes (el mayor número grabado en el boquerel de la aguja da el tamaño de los agujeros de aire de refuerzo), o para hacer es ágil, puede instalar uno con agujeros más pequeños. Sin embargo, debido a la variedad de estos aviones de la aguja son algo limitadas, es más práctico para cambiar el surtidor principal de gama media si la mezcla necesita corrección en esta posición del acelerador.

7. Los modelos de 1972 250 y 175 de Pioneer y Stiletto incorporar un cuerpo ligeramente diferentes principal del carburador y el bloque de reacción. (Figs. 129 y 130). Este bloque de reacción es una parte integral del cuerpo, por lo tanto, los pasajes de medición se hace a una mayor tolerancia. Esto elimina la necesidad de un sistema de refuerzo, por lo que estas OSSA 1972 de no utilizar este sistema.

8. La proporción de la mezcla a $1/2$ gas también afecta a la mezcla en las aberturas del acelerador más amplio.



Sección 5:

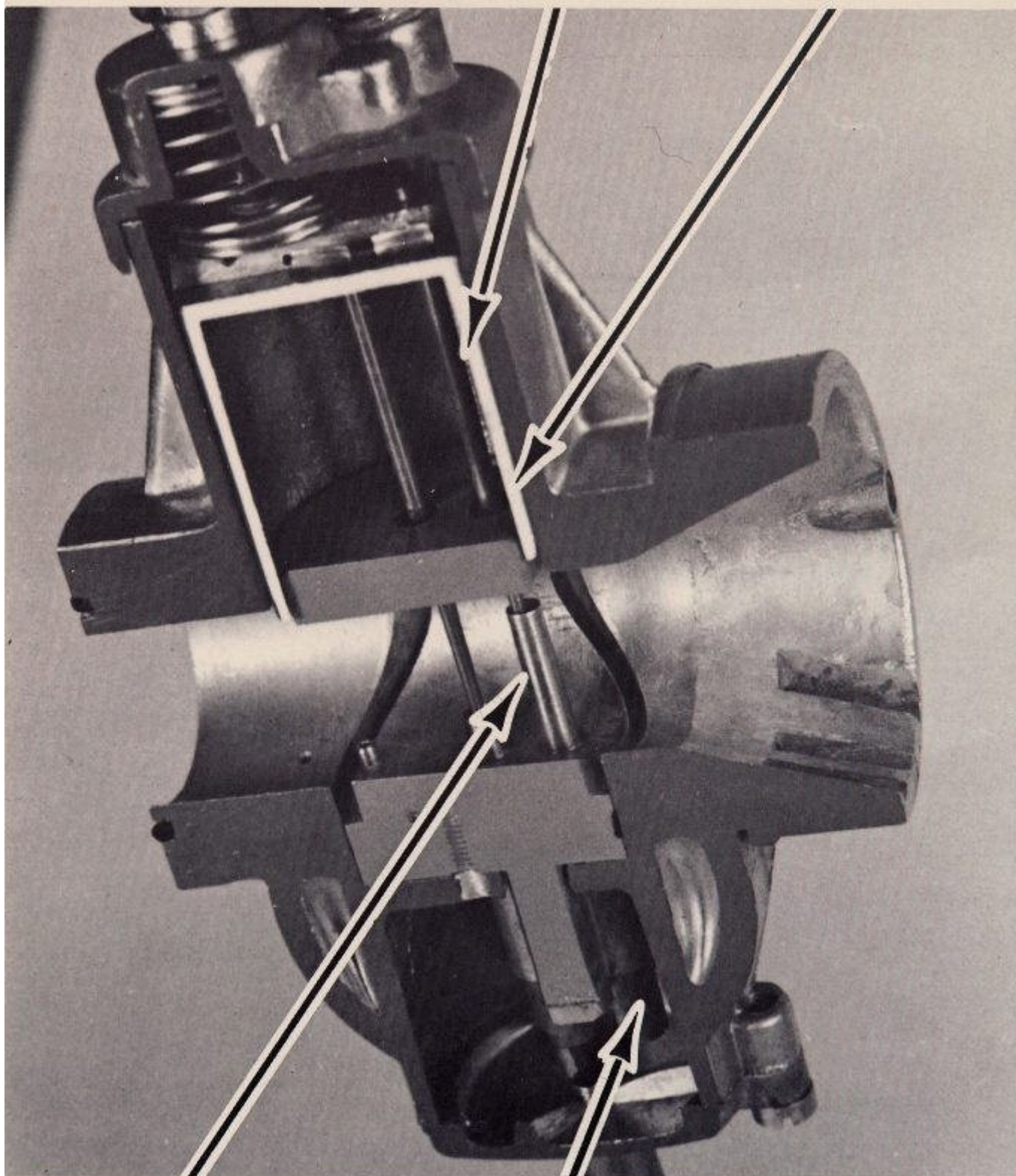
112 a 3 / 4 del acelerador: Image Slide y Altas

Velocidad de la aguja (fig. 131)

1. Desde 1 / 2 a 3 / 4 del acelerador, el flujo adicional de aire es regulado por el recorte de diapositivas. Como en el sistema de gama media, el recorte dirige el aire hacia abajo sobre la velocidad de reacción de la aguja de alta, lo que limita la cantidad de vacío formada sobre él. En la diapositiva se levanta más alto sobre el jet de la aguja, el aire pasa más directamente sobre la parte superior de la misma, la creación de más de vacío, lo cual establece más combustible.
2. La cantidad de combustible en este momento está regulada por la aguja de alta velocidad y de reacción de la aguja.
3. Se puede variar la mezcla de 1 / 2 a 3 / 4 del acelerador mediante el uso de una diapositiva con un corte transversal diferente, pero esto afectará a la mezcla de 1 / 8 a 1 / 4 del acelerador también.
4. Se puede variar la mezcla de 1 / 2 a 3 / 4 del acelerador, cambiando la aguja de alta velocidad y de reacción de la aguja. De nuevo, esto es factible, dada la limitada selección de estas piezas disponibles.
5. Lo mejor es variar la mezcla de 1 / 2 a 3 / 4 del acelerador, elevando la aguja de alta velocidad a enriquecer la mezcla y bajar a empobrecer la mezcla.

High Speed Needle

Slide



High Speed Needle Jet

High Speed Main Jet

3/4 to Full Throttle: Slide and High Speed Main Jet

Sección 6:

3 / 4 de Full Throttle: Diapositiva y de alta velocidad

Jet principal (fig. 132)

1. Desde 3 / 4 a todo gas con el flujo adicional de aire se regula por la posición de la diapositiva. En la diapositiva se acerca a la parte superior de la cavidad, el recorte tiene un efecto cada vez menos. Un vacío más alto, se crea en la alta velocidad chorro de aguja, extrayendo una cantidad cada vez mayor de combustible.
2. Como la aguja que se eleva más alto en el chorro de alta velocidad de la aguja, se vuelve menos eficaz en la medición del flujo de combustible con precisión. En la diapositiva llega la mariposa totalmente abierta, la alta velocidad de reacción principal controla el flujo del combustible.
3. Para variar la mezcla de 3 / 4 a todo gas, es mejor para adaptarse a una velocidad mayor con chorro de alta principal para enriquecer la mezcla, o uno más pequeño para hacer la mezcla más pobre.
4. NOTA: Cada sistema de medición de mezclas poco a poco con la anterior y uno que lo siguen. El objetivo de regular el carburador es llegar a una condición en donde hay una transición sin problemas de un sistema de medición a la siguiente y la proporción de combustible y el aire sigue siendo la misma del acelerador cerrado a todo gas.

Sección 7:

El flotador de dispositivos de medición (Fig. 133)

1. El mecanismo del flotador proporciona un nivel constante de combustible para los sistemas de medición de combustible. Esta presión constante de combustible permite una velocidad constante de flujo a través de las toberas.

2. Cuando el combustible fluye a través del chorro de medición en la parte superior de la cuba del flotador, el nivel de combustible en el recipiente se eleva. Esto hace que el flotador a subir y un pequeño soporte en las máquinas de flotación contra la parte inferior de la aguja del flotador, empujándola hacia arriba en el chorro de medición. Cuando el combustible llega a un punto predeterminado, el soporte en el flotador debe ajustarse de modo que la aguja esté completamente asentado en la boya de medición de chorro, detener el flujo de combustible. Véase el Capítulo 2, sección 2, Par. 7, 8, y 9 para el ajuste y el mantenimiento del mecanismo del flotador.

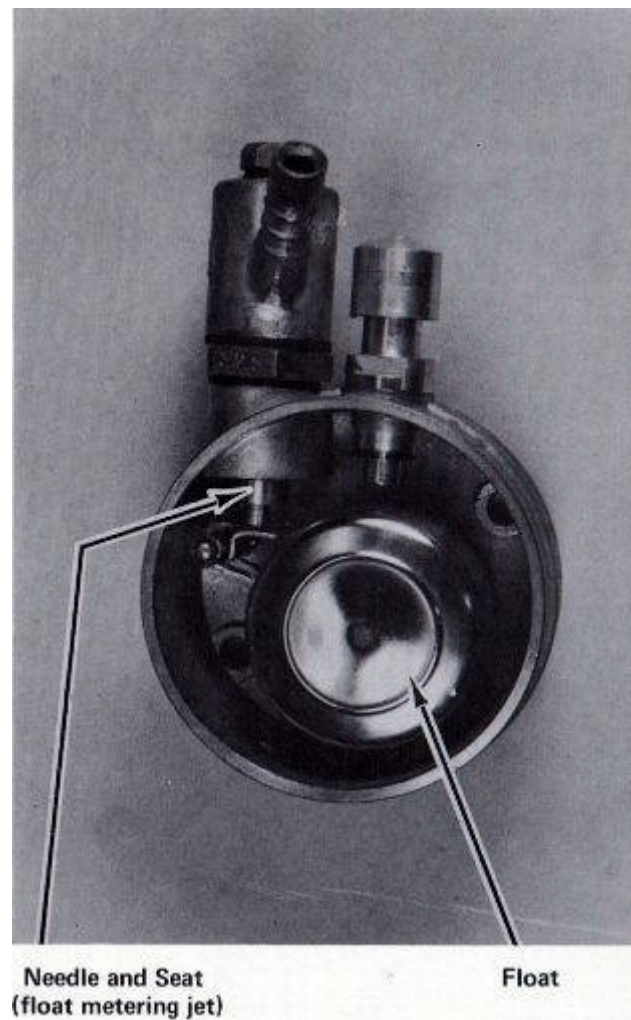
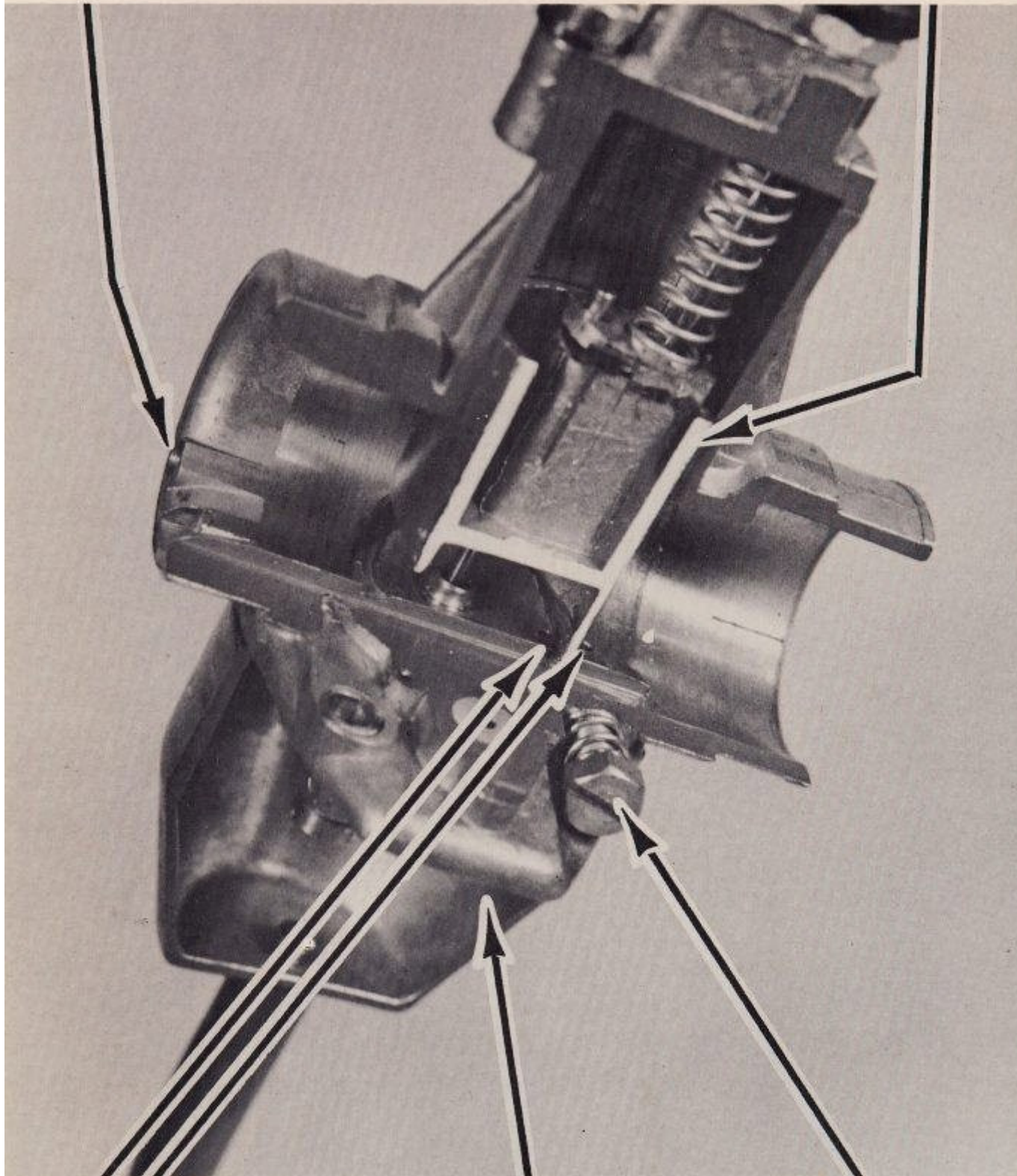


FIG. 133

SECCIONES 8 a 12 cubriremos
LA OPERACIÓN DE LAS 24 y 27 mm
Sola aguja CARBURADOR IRZ
EQUIPADAS a los modelos 1971-72 PLONKER.



Pilot Fuel Holes

Pilot Fuel Jet (not seen here)

Low Speed Air Screw

0 to 1/8 Throttle: Pilot Metering System

Sección 8:

0 a 1 / 8 del acelerador: El Piloto de Sistema de Medición

(Fig. 134)

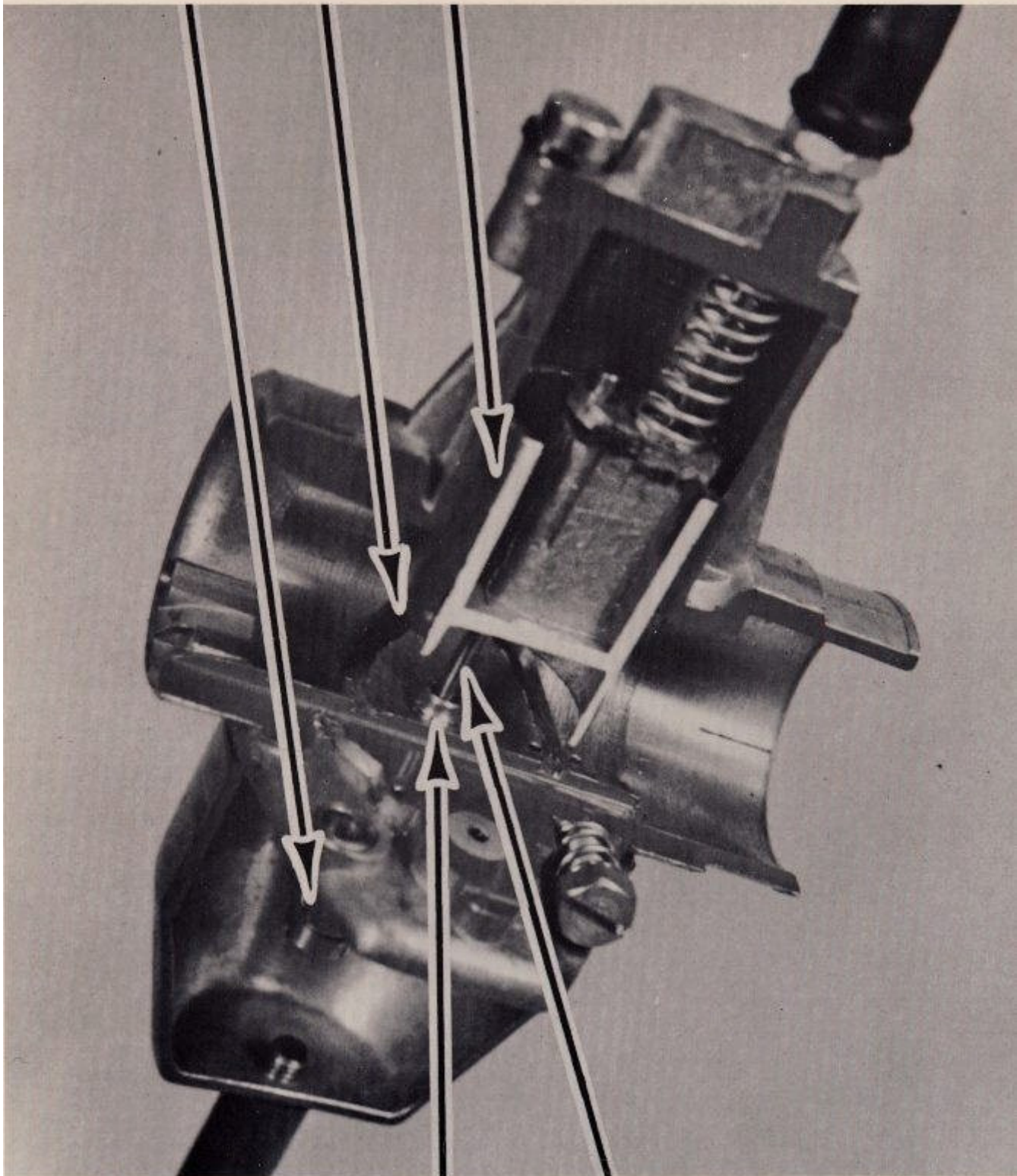
1. El piloto de sistema de medición de feeds de combustible y aire de 0 a 1 / 8 del acelerador. De combustible se mide por el chorro de combustible piloto. El aire es medido por el tornillo de velocidad baja del aire y la tapa del carburador.
2. Cuando el acelerador se cierra y el motor al ralentí, el movimiento ascendente del pistón crea un vacío en la lumbrera de admisión. Este vacío hace que el aire sea aspirado en el agujero de la izquierda debajo de la boca de admisión del carburador. Este aire fluye a través de un pasaje que conduce al tornillo de velocidad baja del aire. Este tornillo de metros la cantidad de aire disponible para fluir más allá de un pequeño orificio que se conecta con el chorro de combustible piloto.
3. En este orificio, el combustible y el aire se mezclan y luego desembocan en el carburador llevaba a través de un pequeño agujero justo en frente de la diapositiva. A continuación la mezcla entra en el motor.
4. A medida que el acelerador se abre ligeramente la mezcla del combustible también puede introducirse en el motor a través de otro pequeño agujero justo en el borde frontal de la diapositiva. Debido a la diapositiva está un poco elevada, una mayor cantidad de flujo de aire sobre los dos orificios, causando más de combustible que se elaborará de ellos.
5. Se puede variar la proporción de la mezcla de 0 a 1 / 8 del acelerador, cambiando el chorro de combustible piloto. Un avión de mayor número se haga la mezcla más rica: un jet pequeño número será más ágil.
6. También puede variar la mezcla de 0 a 1 / 8 del acelerador, ajustando el tornillo de velocidad baja del aire. Girando este tornillo hacia la derecha hace la mezcla más rica; girando en sentido contrario a las agujas del reloj hace que sea más delgado.
7. Una correcta regulación del piloto sistema de medición es una necesidad para una motocicleta ensayos. Dado que el control del acelerador y la respuesta del motor desempeñar un papel importante en los ensayos de equitación, se debe prestar especial atención a que el piloto sistema de medición para asegurar que no se pierdan el poder o la vacilación está presente.

8. El piloto de sistema de medición continua trabajando en conjunto con otros sistemas de medición en las aberturas del acelerador más grande, aunque su influencia haya disminuido considerablemente.

Cutaway

Main Jet

Slide



Needle Jet

Jet Needle

1/8 to 1/4 Throttle: Slide Cutaway and Needle Jet

Sección 9:

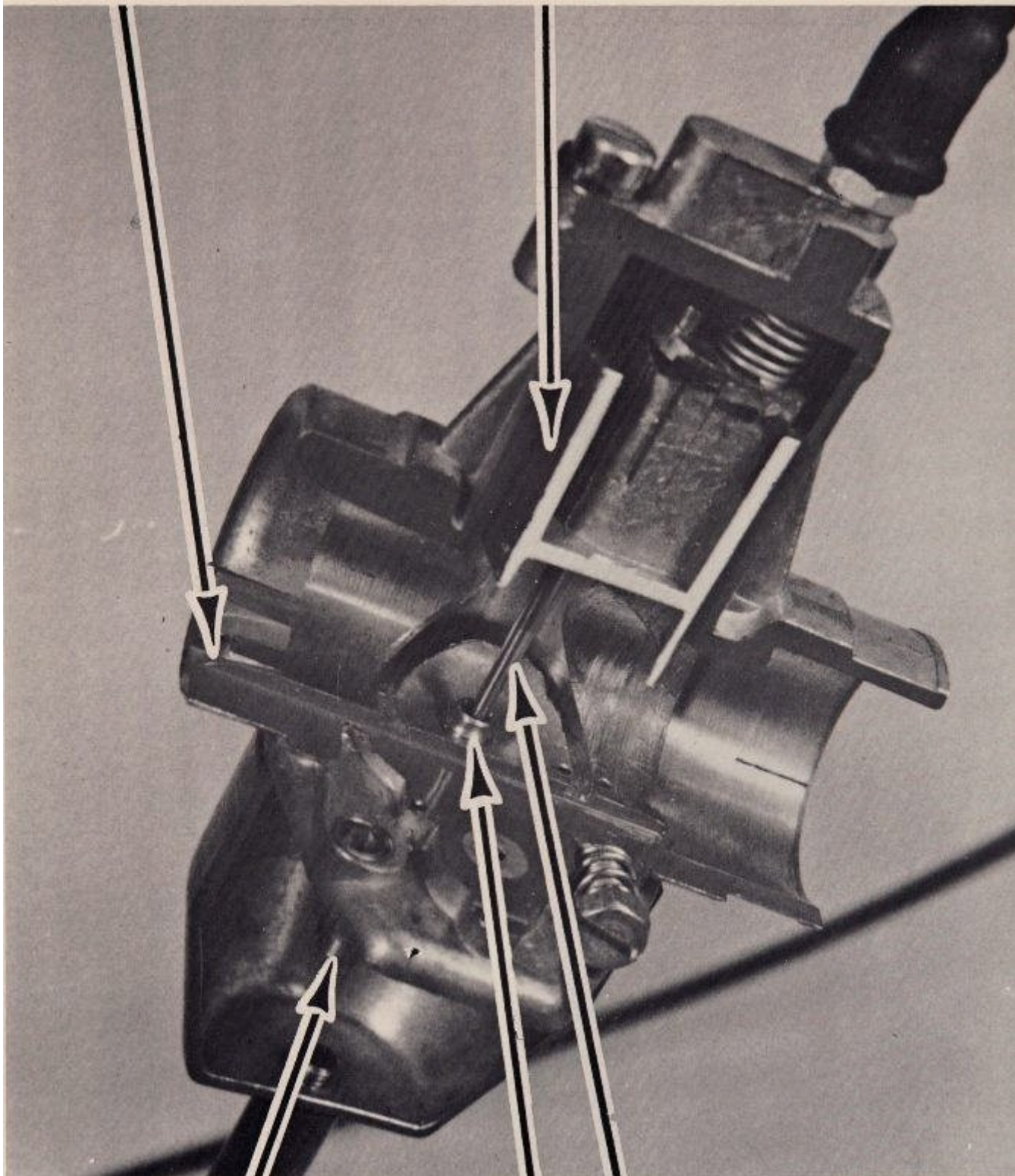
1 / 8 a 1 / 4 del acelerador: Cutaway de diapositivas y

Aguja Jet (fig. 135)

1. Usted notará que la diapositiva carburador tiene su borde inferior guardado en el lado de admisión de aire. Esto se conoce como el recorte de diapositivas.
2. Hay un tubo que sobresale de la parte inferior del carburador dio a luz. Este tubo se llama el chorro de la aguja. La aguja afilada en los proyectos de deslizarse hacia abajo en el tubo, y como se plantea en la diapositiva, la aguja se redacta de la tu ser, la medición de la baja de los combustibles f en consecuencia.
3. A medida que la diapositiva de 1 / 8 a 1 / 4 del acelerador, los flujos de aire a través del chorro de la aguja. Si el aire pueda fluir de lleno en la parte superior del chorro de aguja, que crearía una considerable vacío en ella, por lo tanto chupar demasiado combustible de ella. Esta es la razón para el recorte de diapositivas, así como para dirigir el aire hacia abajo contra la boca del chorro de la aguja. Esto disminuye la cantidad de vacío formado, lo que disminuye la cantidad de flujo de combustible.
4. Cuanto mayor sea el recorte (estampado en milímetros en la parte inferior de la diapositiva), menor será el flujo de combustible (mezcla más pobre mezcla). Cuanto menor sea el recorte, mayor será el flujo de combustible (mezcla más rica mezcla).
5. La mezcla de 1 / 8 a 1 / 4 del acelerador se puede variar de dos maneras. Un avión de la aguja con un hueco más grande podría estar equipados. Sin embargo, la selección de estos chorros de la aguja es limitado. Siempre es mejor para variar la mezcla a 1 / 8 a 1 / 4 del acelerador mediante la instalación de una diapositiva con un corte transversal superior o inferior.

Booster Air Entry Hole

Slide



Main jet

Needle Jet

Jet Needle

1/4 to 3/4 Throttle: Slide, Needle Position and Booster System

Sección 10:

1 / 4 a 3 / 4 del acelerador: diapositivas, posición de aguja y el sistema de refuerzo (Fig. 136)

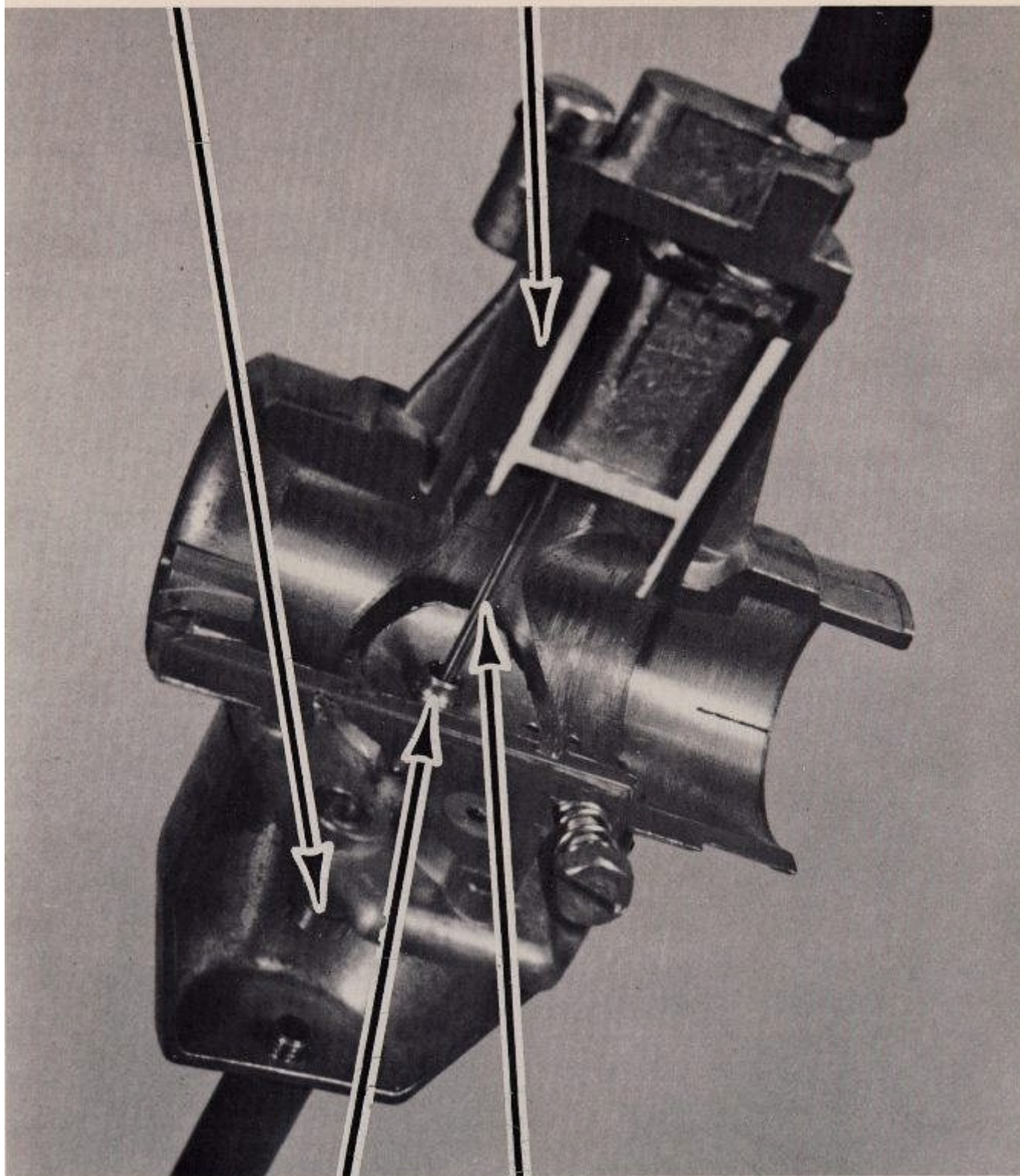
1. Desde 1 / 4 a 3 / 4 del acelerador, la diapositiva regula el flujo de aire. En la diapositiva se eleva aún más por encima de la parte superior de la reacción de la aguja, el recorte se hace cada vez menos efectiva en la dirección del aire hacia abajo. Debido a esto, el aire fluye más de lleno en la parte superior del chorro de la aguja. Esto aumenta la cantidad de vacío formado en el jet de la aguja, lo cual establece una mayor cantidad de combustible a partir de ella.
2. En esta apertura del acelerador, el flujo de combustible está regulado por la aguja cónica. A medida que la diapositiva de 1 / 4 a 3 / 4 del acelerador, se retira la aguja proporcionalmente de la jet de la aguja, lo que permitió establecer un mayor flujo de combustible.
3. La mezcla de 1 / 4 a 3 / 4 del acelerador puede ser ajustado por subir o bajar la aguja. La aguja se suspende en el carro por medio de un clip montado en una de las tres ranuras de la aguja. Poner el clip en una muesca más bajo incrementará la aguja, lo que hace la mezcla más rica. Moviendo el clip a una ranura superior reduce la aguja, por lo que empobrezca la mezcla.
4. Debido a que el venturi del carburador es redondo, un pequeño movimiento hacia arriba de la diapositiva en o cerca de 1 / 2 de posición del acelerador permitirá un volumen mucho mayor de que el aire fluya a través del carburador que llevaba el mismo movimiento a una apertura del acelerador mayor o menor . Esto crea una demanda mucho mayor para el combustible. El chorro de la aguja no puede suministrar este combustible solo, porque sólo el volumen de aire que fluye sobre ella ha aumentado, no, el vacío creado en el mismo. Para compensar esto, un sistema de refuerzo se proporciona.
5. Para aumentar el flujo de combustible, el aire entra en el centro pequeño agujero debajo de la boca de admisión del carburador. (Fig. 137) Este aire se dirige directamente al chorro de aguja a través de pequeños agujeros perforados a mitad de ella. Este pasaje de aire de la jet de la aguja aumenta el flujo de combustible que es necesaria para satisfacer la demanda. Aunque el sistema de refuerzo está trabajando en todas las aberturas del acelerador por encima de inactividad, es más eficaz en torno a 1 / 2 del acelerador. No existen disposiciones para el ajuste del sistema de refuerzo en los 24 mm y 27 mm IRZ carburadores.
6. La proporción de la mezcla a 1 / 4 a 3 / 4 del acelerador también afecta a la mezcla en las aberturas del acelerador más amplio.



La figura. 137

Main Jet

Slide



Needle Jet

Needle

3/4 to Full Throttle: Slide and Main Jet

Sección 11:

3 / 4 de Full Throttle: Diapositiva y principales Jet

(Fig. 138)

1. Desde 3 / 4 a todo gas con el flujo adicional de aire se regula por la posición de la diapositiva. En la diapositiva se acerca a la parte superior de la cavidad, el recorte tiene poco o ningún efecto. Un vacío más alto, se crea en el jet de la aguja, extrayendo una cantidad cada vez mayor de combustible.
2. Como la aguja que se eleva más alto en el jet de la aguja por el movimiento ascendente de la diapositiva, se vuelve menos eficaz en la medición del flujo de combustible con precisión. Desde 3 / 4 a todo gas, con el chorro principal controla el flujo del combustible.
3. Para variar la mezcla de 3 / 4 a todo gas, instale un surtidor principal con un número más alto para que sea más rico, o con un número más bajo para que sea más delgado.
4. NOTA: Cada sistema de medición de mezclas poco a poco con la anterior y uno que lo siguen. El objetivo de regular el carburador es llegar a una condición en donde hay una transición sin problemas de un sistema de medición a los restos que viene y la proporción de combustible y el aire lo mismo de acelerador cerrado a todo gas.

Sección 12:

El flotador de dispositivos de medición (Fig. 139)

1. El mecanismo del flotador proporciona un nivel constante de combustible para la medición de combustible del sistema. Esta presión constante de combustible permite una velocidad constante de flujo a través de las toberas.
2. Cuando el combustible fluye a través de la boya de medición de reacción en la parte superior de la cuba del flotador, el nivel de combustible en el recipiente se eleva. Esto hace que el flotador a subir y empujar la aguja del flotador para arriba en el flotador de medición de reacción. Cuando el combustible llega a un punto predeterminado, el flotador se habrá elevado a un punto que es suficiente para asentar completamente la aguja del flotador en el chorro de medición, detener el flujo de combustible. Capítulo 2, sección 2, apartado 9 se refiere a la adaptación y el mantenimiento del mecanismo del flotador.

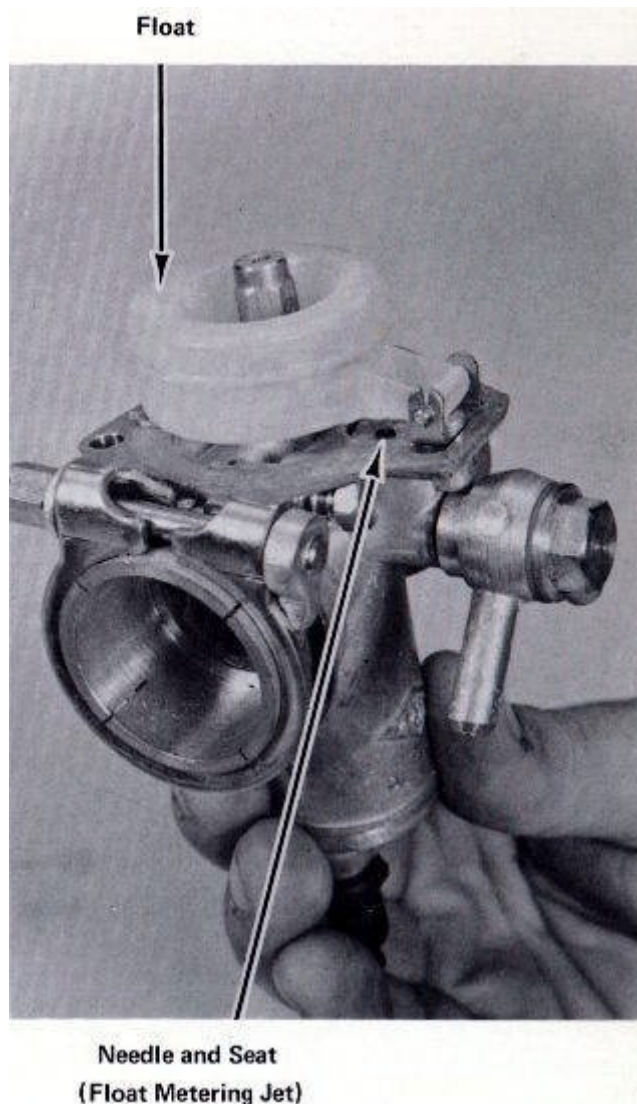


FIG. 139

Page 109

CAPÍTULO 2:

AJUSTE y ajuste del

CARBURADOR

Sección 1:

Localizar el problema

1. Usted no debe tratar de cambiar las proporciones de la mezcla en cualquier carburador hasta que esté seguro de que el resto del motor está correctamente afinado. Cambio de los ajustes del carburador de un motor que tiene un problema en otros lugares sólo se traducirá

en una consecuente pérdida de rendimiento general del motor y tal vez el daño. El ajuste del carburador debe ser el paso final en un procedimiento de puesta a punto.

2. La parte más difícil y más importante de cualquier trabajo de reparación es localizar y corregir el problema real y su causa. Esto es especialmente cierto para solucionar un problema de carburación, ya que el fracaso de muchas otras partes de la máquina afectará a la carburación.

Por esta razón, antes de tratar de regular el carburador, se debe determinar que el limpiador de aire está limpio y libre de restricciones, el tanque de combustible tiene suficiente combustible, y las pantallas de filtro en los grifos y el banjo de entrada del combustible del carburador no estén obstruidos.

El tubo del respiradero del tanque de gasolina se deberá comprobar las restricciones.

La bujía debe ser del tipo adecuado y la gama de calor.

El tiempo de encendido debe estar dentro de las tolerancias indicadas en el pliego de condiciones y todas las conexiones eléctricas deben estar limpias y apretadas. Todos los componentes de la ignición deben estar en buen estado de funcionamiento.

Los sellos del cigüeñal, junta de culata, junta de la base del cilindro y la junta motor central caso debe estar en buenas condiciones y los tornillos y las tuercas que sujetan estas juntas deben estar debidamente apretados.

La luz del segmento debe estar dentro de los límites aceptables y los anillos no deben ser usados como para permitir la compresión de fuga junto a ellos.

El carburador se debe montar en sus múltiples adecuadamente sin fugas de aire y la taza del flotador y el interno del combustible y los pasajes aéreos dentro del carburador debe estar limpia y libre de restricciones.

asimismo el sistema, los gases de escape deben ser de un tipo diseñado para utilizarse con el motor y no puede tener ninguna restricción artificial en su interior.

Sección 2:

Tuning en bruto

1. Si, después de comprobar los puntos mencionados en la sección 1, apartado 2 de este capítulo, son razonablemente seguros de que el problema es uno de carburación, debe determinar si las proporciones de la mezcla es demasiado rica o muy pobre, y si esta condición está presente en una, varias o todas las aberturas del acelerador.

2. Ejecutar la motocicleta hasta que el motor se ha calentado a temperatura de funcionamiento. En terreno llano o con un grado leve cuesta arriba, con la máquina en 2^a o 3^a, haga funcionar el motor hasta el pico de RPM girando el puño lentamente, pero sin problemas, a todo gas. Luego, lentamente el acelerador hasta que quede

completamente cerrada. Mientras que usted está haciendo esto, escuchar atentamente los sonidos emitidos por el motor y el escape.

3. Si el motor hace un ping o vibración de sonido, la mezcla es demasiado pobre. Si el motor se apaga o pierde RPM, mientras que está abriendo la

Page 110

del acelerador, la mezcla es muy magra. Si alguno de estos síntomas, recuerde lo que la apertura del acelerador (s) que lo hacen.

4. Si los gases de escape hace que suena como la de un motor de cuatro tiempos, en la que sólo se desencadena toda revolución otros, y el motor se acelera poco, la mezcla es demasiado rica. Si el escape emite humo excesivo, y la relación de fuel-oil es correcto, la mezcla es demasiado rica. Si alguno de estos síntomas, recuerde lo que la apertura del acelerador (s) que lo hacen.

5. Una forma cómoda de encontrar cuál era la posición del acelerador está manejando es envolver un pedazo de cinta adhesiva de color blanco o claro de aproximadamente 1 "de ancho alrededor del puño del acelerador al lado de la tapa del regulador. El uso de la costura entre las dos mitades de la vivienda como un de referencia, medir y marcar líneas de la cinta con la designación 0, 08/01, 04/01, 1.2, 4.3 y máxima. (Fig. 140) Para facilitar la lectura, es posible que desee utilizar una línea de color diferente para cada apertura del acelerador. De esta manera, sólo tendrá que quitar la vista de la carretera durante un tiempo mínimo. A continuación, mientras se conduce, puede girar el acelerador hasta que el motor funcione de forma errática, y simplemente mirar hacia abajo en el acelerador para decir cómo ahora está abierto.

6, el motor funciona LEAN en todas las aberturas del acelerador. Si el motor mostró síntomas magra en todas las aberturas del acelerador, y suponiendo que todas las cosas que se mencionan en la sección 1, apartado 2 de este capítulo se encuentran en buenas condiciones de funcionamiento, la taza del flotador debe ser removido y el flotador comprobar su correcto funcionamiento.

7. La aguja del flotador debe estar libre para moverse hacia arriba y hacia abajo dentro del flotador de medición de chorro, y el flotador se debe girar libremente en el pasador.

Si todo esto funciona correctamente, compruebe el nivel de flotación. Usted puede hacer esto mediante la celebración de la asamblea taza del flotador en la mano con el flotador hacia arriba y el botón cosquilleras apuntando directamente hacia abajo.

Aproximadamente a las 1:00 en punto, hay un elenco costilla pequeña en el borde interior de la cuba del flotador. Usando el extremo liso de un 1 / 4 broca "o un pedazo de 1 / 4" vara, pasar la varilla entre las costillas pequeñas y el cuerpo del flotador. Con el flotador todavía boca abajo y el flotador en reposo en la aguja, la varilla debe pasar entre la costilla y el flotador, que afectan tanto, pero sin mover el flotador. (Fig. 141)

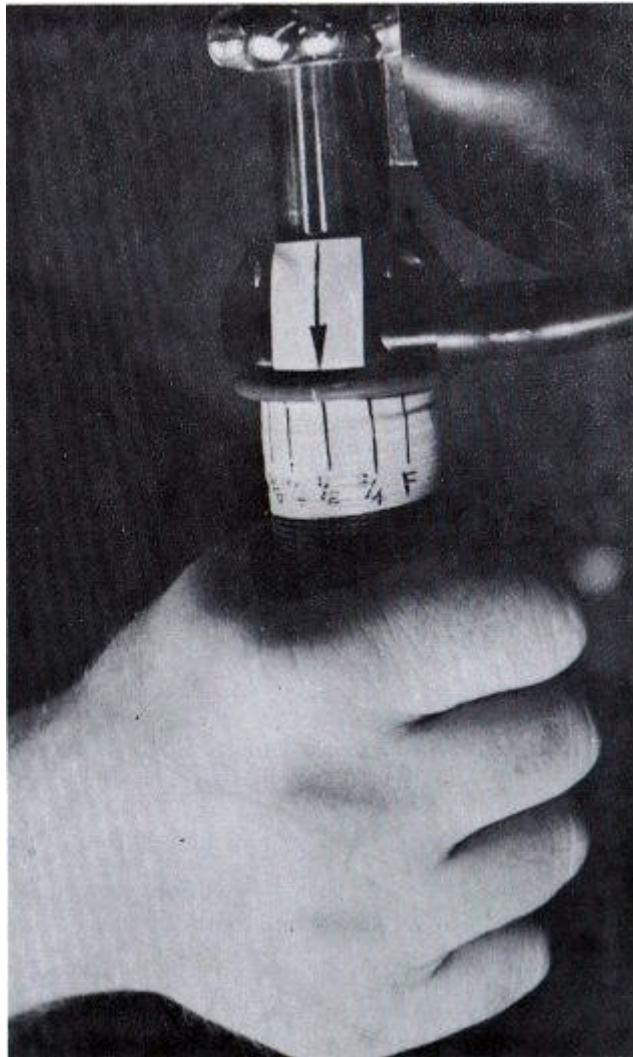


FIG. 140



FIG. 141

8. El flotador acciona la aguja con una pequeña lengüeta que forma parte del pivote de la bisagra flotante. Si el flotador necesita de ajuste, es doble la ficha en consecuencia, a continuación, utilizando el mismo método que antes, volver a comprobar el nivel de flotación. Continúe este procedimiento hasta que la altura del flotador apropiado es alcanzado.

9. NOTA: Los días 24 y 27 mm de carburadores IRZ utilizado en el Plonker 1971-72 incorporar un mecanismo de flotación diferentes que normalmente no es ajustable. Utiliza un recipiente tipo flotador concéntricos y flotar con los chorros que sobresale en el centro del recipiente. El flotador de plástico, que normalmente no requiere ningún ajuste. Si el flotador presente fugas o romperse, se requerirá el reemplazo.

Si una condición magra está presente en todas las aberturas del acelerador en el 24 y 27 mm de carburador IRZ, y todas las cosas en la sección 1 apartado 2 de este capítulo se encuentran en buenas condiciones de funcionamiento, el mecanismo del flotador debe ser analizados para asegurar que el flotador y el flotador agujas están limpias y operar libremente y adecuadamente. Si se sospecha de algún problema ya sea en el flotador o el conjunto de flotador aguja, cámbielos.

10. MOTOR FUNCIONA DE RICH en todas las aberturas del acelerador. Si el motor presenta síntomas rica en todas las aberturas del acelerador, y todas las cosas que se mencionan en la sección 1, apartado 2 de este capítulo están en buen estado, comprobar el flotador y flotador mecanismo y establecer el flotador como se describe en la sección 2, párrafos 7, 8 y 9 del presente capítulo.

11. Compruebe la aguja del flotador y flotador de medición de chorro de suciedad o arena. Cualquier material extraño en esta área pueden interferir con el asiento correcto de la aguja del flotador, permitiendo así que el combustible para entrar en la cuba del flotador después de que el flotador ha alcanzado el nivel adecuado.

Además, es fundamental que el propio flotador sea hermético, de lo contrario el combustible puede entrar en ella, por lo que es más pesado, por consiguiente, elevar el nivel de combustible en exceso. Ambos de estos problemas generalmente se traducirán en el nivel de combustible cada vez lo suficientemente alta para extenderse fuera del carburador y también permitir que el combustible prima para entrar e inundar el motor.

12. LEAN EL MOTOR FUNCIONA EN UNA O VARIAS POSICIONES DEL ACELERADOR. Si el motor presenta síntomas magra en una o varias aberturas de la válvula reguladora, no todos ellos, pero se refieren a la parte del capítulo 1 que pertenece al carburador que se ajuste.

Por ejemplo, si su 1972 250 de Pioneer da síntomas de estar delgado y 3 / 4 a todo gas "tendrá que referirse en primer lugar el capítulo '1, Sección 1. Esto indica que los artículos 2 a 7 cubrir la operación del carburador de 29 mm que incorporan el Pioneer 1972 250. Luego pasar a la sección 6 del mismo capítulo, que abarca el 3 / 4 a la potencia máxima de que el carburador. Leer

Page 112

esa sección, y le indica cómo varía la mezcla de 3 / 4 a todo gas.

13. MOTOR FUNCIONA DE RICOS EN UNO O VARIOS DE APERTURA DEL ACELERADOR. Si el motor muestra síntomas de ser rico en una o varias aberturas de la válvula reguladora, no todos ellos, pero se refieren a la parte del capítulo 1 que pertenece al carburador que está tratando. A continuación, lea la sección (s) que describen la apertura del acelerador en particular (s) que sea molesto. Estas secciones indican cómo varía la mezcla en cada apertura del acelerador individuales.

14. NOTA: Durante la sintonización de más de un sistema de medición del carburador, siempre empieza con la apertura más pequeña del acelerador y terminar con la mayor apertura. Esto se recomienda porque, como se dijo anteriormente, todos los sistemas de medición tienen un efecto sobre los que le siguen.

A modo de ejemplo, supongamos que tienes un carburador de 24 mm IRZ que se lean en 1 / 4 a 3 / 4 del acelerador, y también se inclinan en 3 / 4 a todo gas. Si ha cambiado el surtidor principal primero en una más grande para hacer el 3 / 4 a la potencia máxima durante más ricos, y luego cambió de posición de la aguja para hacer el 1 / 4 a la mezcla de gas 3 / 4 más rico, usted posiblemente encontrará que el 3 / 4 a la mezcla de aceleración máxima era ahora un poco demasiado ricos, debido a la aguja que se plantea. Ahora sería necesario cambiar el surtidor principal de nuevo a una ligeramente más pequeña con el fin de alcanzar las proporciones de la mezcla adecuada. Si el 1 / 4 a 3 / 4 del acelerador mezcla había sido alterado, y después el 3 / 4 a la mezcla de aceleración máxima sólo tendría necesidad de cambiar una vez.

Sección 3:

Ajuste fino

1. La sección de tuning en bruto de este manual que le den instrucciones sobre cómo lograr la carburación que no es excesivamente rica ni demasiado delgada. La sección de ajuste fino demostrará cómo lograr la carburación que resulta en el mejor rendimiento global y la vida del motor.
2. Para saber si la carburación es exactamente correcta, usted tendrá que tomar una serie de lecturas chispa enchufe o los controles en $1/8$, $1/4$, $1/2$, $3/4$ y máxima.
3. Para tener una chispa de lectura enchufe, paseo en la máquina por lo menos $1/4$ milla en la apertura del acelerador que desea comprobar. Si la moto tiene un interruptor de encendido, agacharse y apagarlo e inmediatamente soltar el embrague. Lo importante a recordar es que el menor número de veces que el motor gira tras el encendido está apagado, el más verdadero de la lectura se enchufe. Por lo tanto, más rápido puede presionar el embrague después de apagar la ignición, la más clara la lectura. Todo esto debe hacerse manteniendo el acelerador en la posición que desea comprobar 'en otro caso la lectura no tiene sentido. De costa a una parada y retire la bujía para ver su color.
4. Si la máquina no tiene interruptor de encendido, como en el caso de la Stiletto, el tornillo de ralentí deberá instalarse de modo que el motor no funciona en mínima. Luego, durante la marcha en la posición del acelerador desea comprobar, al mismo tiempo tire en el embrague y girar el pie del acelerador, lo que permitirá la parada del motor en funcionamiento. Costa de la máquina se detenga y retire la bujía para tomar la lectura.

Página 113

NOTA: Si la motocicleta está equipada con un comunicado de la compresión, no lo use como un medio para detener el motor. El uso de la misma puede alterar el enchufe de lectura suficiente como para permitir carburación impropio pasar desapercibido.

5. Al leer la bujía, el aislador de porcelana que rodea el electrodo central debe ser de malta de color marrón. Si este aislante es de color blanco o un marrón muy claro, la mezcla es demasiado pobre. Si el aislante es de color negro y aceitoso, la mezcla es demasiado rica.
6. Si la bujía mostraron síntomas rica o pobre en el cheque el enchufe, consulte a la parte del capítulo 1 que cubre el carburador objeto del control y realizar los cambios necesarios que se recomiendan en la sección que se refiere a la apertura del acelerador particular, que se comprueba.
7. Al igual que en la sección de tuning en bruto, mejores resultados se obtienen si la secuencia misma afinación se cumplen. Es decir, comprobar la aceleración más baja de

la primera apertura, y luego proceder a la apertura más grande, y así sucesivamente, terminando en el más grande.

8. Cuando una puesta a punto del carburador, a veces es recomendable realizar una segunda serie de lecturas de enchufe para asegurar que los ajustes o cambios realizados en la primera serie no ha cambiado la proporciones de la mezcla en las aberturas del acelerador otros.

PARTE C - ELECTRICIDAD

Sección 1:

El funcionamiento de la Electricidad Motoplat

1. Todas las motocicletas OSSA están equipados con el sistema de estado sólido Motoplat encendido electrónico. Este sistema se compone de cuatro piezas básicas.

(A) Un imán giratorio llamado magneto volante.

(B) Un conjunto de bobinas fijas, cables y diodos encapsulado en resina epoxi. Esto se llama un estator del magneto.

(C) Un dispositivo similar a una bobina de encendido llamado un convertidor de corriente.

(D) Una bujía.

2. El volante magnético contiene imanes permanentes. Cuando los imanes pasan las bobinas de baja tensión en el estator del magneto una corriente alterna se forma en las bobinas.

3. La corriente alterna se formó en las bobinas de baja tensión a continuación, pasa a través de un diodo, que es un pequeño componente eléctrico que, entre otras cosas, permite que la corriente pase a través de él en una sola dirección. Por lo tanto, la corriente en el otro lado del diodo es de corriente continua.

4. Este flujo de corriente DC para el convertidor eléctrico o bobina de alta tensión en el marco y los gastos de un condensador ubicado dentro de la bobina.

5. El condensador está conectado a un rectificador de silicona controladas o tiristor. Esta Thyristor no permitirá que la corriente de descarga del condensador hasta que se desencadena por una tensión independiente.

6. Cuando es hora de que la bujía al fuego, un imán especial en el volante pasa por un repunte de 11 "bobina en el estator. Esto genera una pequeña corriente en esta bobina y

fluye a la Thyristor y dispara, lo que permite que el condensador cumplir con su corriente a través de los devanados primario de la bobina de alta tensión. Como resultado, un alto voltaje se forma en sus devanados secundarios y la chispa incendios enchufe.

7. Para regular el momento en que la chispa incendios enchufe, simplemente gire el estator del magneto en una dirección u otra en sus jefes de montaje. Esto cambia la hora en la que el imán pases especiales de la bobina de recogida en el estator. Véase la parte A, capítulo 3, sección 6, para más detalles sobre la reglamentación de la sincronización del motor.

8. En los modelos equipados con luces, el estator del magneto es también por cable para proporcionar corriente de carga para el sistema de iluminación.

Sección 2:

Prueba del Sistema de encendido

1. Si el motor no funcionará, es difícil empezar, o funciona muy mal, y si sospecha que el sistema de encendido, retire la bujía del motor. Poner el tapón en la tapa de la bujía y el suelo de la base metálica del enchufe contra una de las aletas de la culata, como se muestra en la figura. 142. Haga funcionar el pedal de arranque y ver y escuchar una chispa saludable. Una política que haga un chasquido. El motor debe ser girada por lo menos 500 R.P.M. Para obtener una buena chispa.

2. Si usted recibe una chispa débil o ninguna chispa en todos, instale una bujía nueva a la tapa de la bujía y vuelva a comprobar.



FIG. 142

3. Si aún no recibe una buena chispa, retire la tapa de la bujía, para estudiar si hay corrosión, y volver a instalarlo, asegurándose de que tiene buen contacto con el alambre de metal trenzado en el centro del cable de la bujía. Compruebe la chispa de nuevo.
4. Si aún no recibe una buena chispa, retire el tanque de gasolina y comprobar la bobina de alta tensión para el soporte de montaje a tierra suficiente. Retire los dos de 10 mm las tuercas y los pernos y raspar la pintura o el óxido de los dos salientes de montaje del marco y el soporte en la bobina. Use un cepillo de alambre o el archivo si es necesario. Vuelva a colocar la bobina, con Loctite en la rosca de los pernos de 10 mm. Compruebe los conectores de los cables azul y negro para la corrosión o a la humedad y volver a instalarlos en sus terminales, con la seguridad que son un ajuste apretado. Una vez más compruebe chispa.
5. Si aún no recibe una buena chispa, y su OSSA está equipado con un interruptor de encendido, desconecte el cable azul en la parte posterior de la

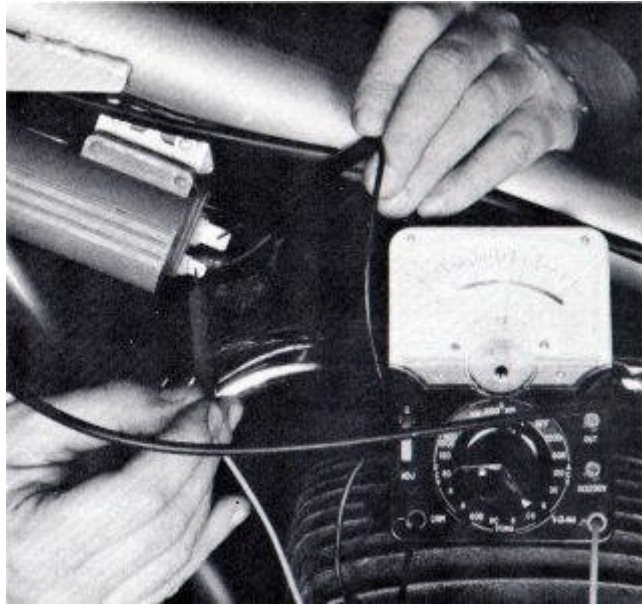


FIG. 143

interruptor y el apoyo al final de él para que no toque las superficies metálicas. Una vez más tratan de chispa. Si ahora recibe una chispa aceptable, reemplace el interruptor de encendido.

6. Si aún no recibe una buena chispa varias pruebas, tendrá que hacerse con un óhmetro.

7. En primer lugar, desconectar los cables negro y azul de la bobina de alta tensión. Ponga un cable del ohmímetro en uno de los terminales de la bobina y el otro conductor en la otra terminal. (Fig. 143) Lea el medidor. Ahora invierta los cables. Si cualquiera de las pruebas mostró un menor de 16 ohmios o más de 38 ohms, sustituya la bobina.

8. Clip uno de los cables del óhmetro al cable azul que sale del estator del magneto y el otro conductor al cable negro. (Fig. 144) Lea el medidor, y luego invertir los cables del óhmetro. En el Stiletto, TT y DMR, la lectura en cualquier dirección no debe ser

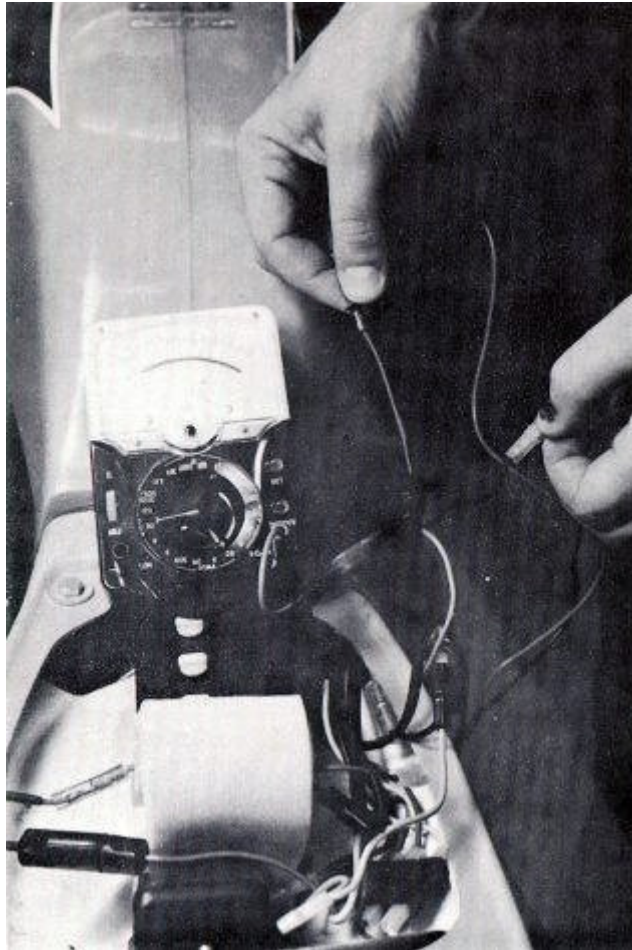


FIG. 144

menos de 9 ni mayor de 12 ohmios. En los modelos de Pioneer y Plonker, la lectura en cualquier dirección no debe ser menor de 17 ni mayor de 20 ohmios.

9. A continuación, una pinza de un cable del ohmímetro al cable azul y tocar el otro cable a tierra. Lea el medidor, y luego hacer lo mismo con el cable negro. Ambos cables deben leer 235 a 280 ohmios.

10. Si las pruebas de los cables del estator del magneto mostró una lectura fuera de estos márgenes de tolerancia, quite el volante y el estator. Inspeccione los cables que salen del estator para las pausas o los lugares en el caso del volante o puede haber tocado a través del aislamiento. Analiza las zonas de montaje del estator de la corrosión que impida su puesta a tierra al asunto. Si los cables no estén dañados, reemplace el conjunto magnético.

11. Se debe tener cuidado al manejar el volante magnético para evitar dejarlo caer o golpearlo fuertemente con un objeto sólido, ya sea de las cuales podrían causar a los imanes permanentes a perder parte de su magnetismo. Para comprobar los imanes, establecer la hoja de un destornillador a través de la superficie de cada imán y luego levante el destornillador hacia arriba y fuera de ella. En el Pioneer y Plonker los seis imanes deben sentirse igual de fuerte. En el Stiletto, TT y DMR, cinco de ellos se

sentirán igual de fuerte y uno de ellos será mucho más fuerte. Si el volante no pasa esta prueba, reemplace el conjunto magnético.

12. Además el control de los componentes de la ignición requiere especializados. equipos tales como un osciloscopio. Por esta razón, si la ignición todavía no es suficiente para producir la chispa, el mejor método práctico para la reparación es sustituir primero una bobina nueva para el de la máquina. Si la chispa es suficiente entonces, usted, por supuesto, sabemos que la bobina de edad no es buena. Si aun así no obtiene chispa o una chispa débil, vuelva a instalar la bobina de edad y repetir este proceso de sustitución con el magneto.

13. STROBE CALENDARIO. Si la moto funciona, pero carece de poder y da chispa lecturas erráticas enchufe, es posible que el magneto está produciendo la chispa suficiente, pero lo está haciendo en el momento equivocado, aun cuando el magneto se ha programado correctamente con el calendario y marcar pin indicador. Esto fácilmente se puede comprobar stroboscopically con una luz de automóviles calendario tipo.

Page 117

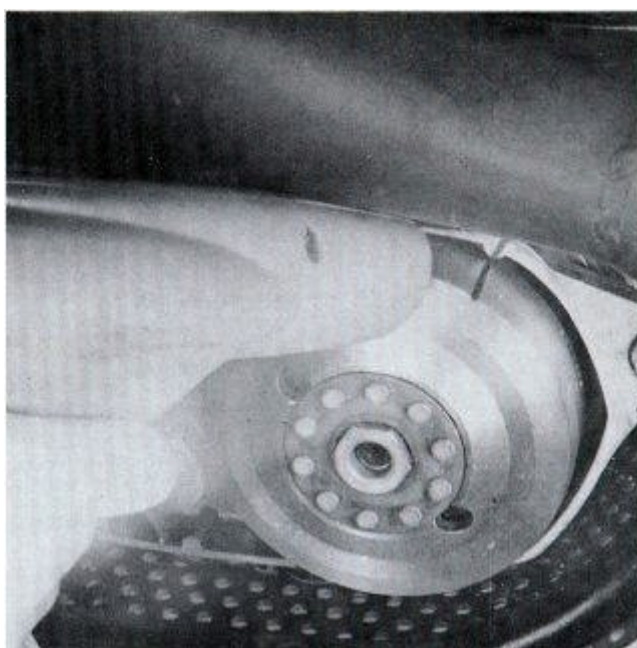
14. En primer lugar, establecer el calendario como se describe en la Parte A, Capítulo 3, Sección 6 ". Cuando haya terminado, antes de retirar el pasador de momento, hacer una línea en la parte superior del volante con un trozo de tiza u otro dispositivo de señalización adecuada y poner una marca correspondiente a través de él en la caja del motor, como se muestra en la figura. 145. Extracción del pasador de tiempo.

15. Conecte la luz de regulación al cable de enchufe, y si es el tipo que necesita una fuente de energía exterior, se dispone que la fuente (batería, toma de corriente, etc) de acuerdo a su necesidad.



FIG. 145

16. Arranque el motor y dejar inactivo. Apunte la luz de regulación en el volante, como se muestra en la figura. 146, y ver las marcas. La marca en el volante será ligeramente a la derecha de la marca en el caso. Acelerar el motor a aproximadamente 6000 RPM En ese momento el momento se han avanzado completamente y que marca sobre el volante y la marca en el caso de anomalías en el alineados.



17. Si las marcas no se alinean, apague el motor y ajustar el calendario al eliminar el volante y la rotación del estator. Si la marca en el volante estaba a la derecha de la marca en el caso, girar a la izquierda del estator un importe equivalente. Si la marca en el volante, a la izquierda de la marca en el caso, gire el estator en sentido horario en una cantidad equivalente. Vuelva a instalar el volante y comprobar el calendario de nuevo con la luz.

18. Si la marca en el volante tuvo un comportamiento errático y parecía que el fuego casi en cualquier parte, o saltar un poco, vuelva a colocar el magneto.

Sección 3:

¿Cómo funciona el sistema de carga de la

1. El pionero de OSSA está equipado con un sistema de iluminación con pilas. La batería se recarga por la corriente generada por separado

bobinados del estator situado en el magneto. El sistema es muy sencillo de entender.

2. Cuando el motor está en marcha, la corriente alterna se genera en el estator del magneto. Sin embargo, antes de que el actual deja el estator, es rectificada a DC por el uso de dos diodos integrado en la base del estator.

3. La corriente DC entonces fluye a lo largo del estator un único cable de color rojo a un cruce bajo el asiento de la motocicleta. No se conecta a un cable de color púrpura que es, a su vez, conectado a una resistencia de 15 ohmios se encuentra en un estuche negro montado debajo del asiento.

4. Cuando las luces están apagadas, la corriente de carga debe fluir a través de la resistencia antes de ir a la batería, por lo que carga a un precio reducido. Esto es necesario porque la única vez que se elabora a partir de la batería cuando las luces están apagadas es cuando se aplican los frenos y la luz de freno se enciende, o cuando la bocina está en funcionamiento. Si la batería se les permitió recibir un monto total de la carga cuando las luces no estaban en uso, es probable que dé lugar a la destrucción de la batería debido al sobrecalentamiento.

5. La resistencia se conecta a el faro encendido y apagado por medio de dos cables, uno desde cada terminal de la resistencia. Cuando las luces se encienden, estos dos cables están conectados entre sí que no pasa por la resistencia. A continuación, el importe total de la corriente de carga puede fluir a la batería. La batería puede ahora manejar esta

carga, porque las luces están atrayendo una corriente considerable de ella.

Sección 4:

Comprobación del circuito de carga

1. El primer paso en la solución de problemas cualquier mal funcionamiento del sistema de cobro es verificar todas las conexiones para asegurarse que estén apretados y que los cables están correctamente conectados entre sí.
2. Si la batería no parece que se carga correctamente, retírelo y cárguelo durante varias horas en un cargador de baterías que permitirá a 1 amperio o menos a fluir en la batería. Si se mantiene la carga, vuelva a instalarlo en la moto. Si no lo hace, lo reemplace, y en cualquier caso, compruebe el fusible. Debe ser un fusible de 20 amperios.
3. Busque el grupo de tres cables que corren por el tubo del marco de la magneto. Habrá un cable negro, un cable azul, y un hilo rojo que proviene de un tubo de plástico negro. Siga el cable rojo hasta que se conecta a un cable de color púrpura. Vuelva a deslizar uno de los aisladores para descubrir el conector. Desconecte la conexión.
4. Clip un ejemplo de un medidor de resistencia al cable rojo y tocar el otro cable a tierra. Lea el medidor, y luego invierta los cables. En un sentido el medidor debe indicar infinito. En la otra dirección que debería haber una lectura de 12 a 15 ohmios. (Fig. 147) Si no es así, compruebe el cable rojo todo el camino hasta el punto donde entra en el epoxi en el estator del magneto. Si el cable no tiene roturas o cortes, reemplace el conjunto magnético.
5. Sujete el cable positivo de un voltímetro de CC al final del cable rojo y el clip el cable negativo del voltímetro a cualquier buena tierra. Arranque el motor y acelerar a



FIG. 147

aproximadamente 6000 R.P.M. El voltímetro DC debe decir, aproximadamente 30 a 34 voltios DC a la velocidad de ese motor. (Fig. 148) Si no es así, compruebe el cable rojo para las pausas y los lugares donde el aislamiento puede haber tocado a través. Compruébelo usted mismo todo el camino hasta donde éste entra al epoxi en el estator del magneto. Si el cable rojo no está defectuoso, reemplace el alternador.

6. Conecte el cable rojo y el cable morado de nuevo juntos, pero deje el voltímetro DC conductores conectados al conector. Una vez más acelerar el motor a 6000 R.P.M. con el interruptor de la luz en la posición "off". El medidor debe leer 30 a 32 voltios DC. (Fig. 149)

7. ¡Enciende la luz. En 6000 R.P.M. el

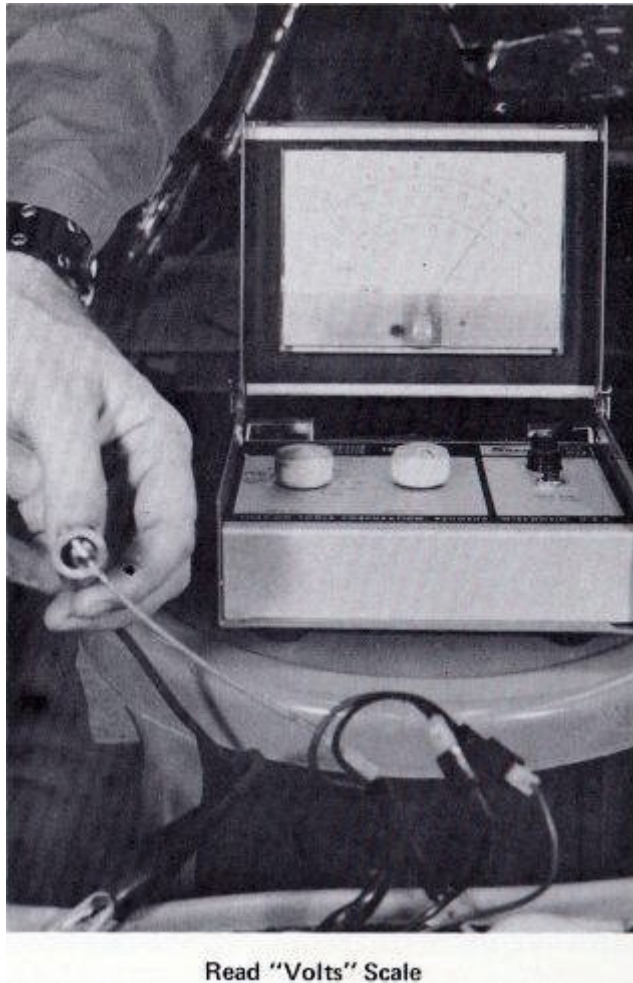


FIG. 148





FIG. 150

metro debe decir 7 a 9 voltios de CC.

8. Si las lecturas no estaban dentro de dichos márgenes de tolerancia, los componentes individuales del sistema de iluminación tendrá que ser revisado.

9. Resistencia. Extraiga los dos cables de las terminales de la resistencia. Coloque un cable de un ohmímetro en uno de los terminales, el otro conductor en la otra terminal. El medidor debe decir 14,5 a 15,5 ohmios. Si no es así, sustituya la resistencia. Quite uno de los óhmetro lleva desde la terminal de resistencia bien y colocarlo en una de las tuercas de montaje, dejando el otro extremo de la otra terminal. Si nota cualquiera que sea la lectura, además de infinidad, reemplace la resistencia.

10. Interruptor de control de las luces delanteras. Con los dos conectores siendo eliminado de la resistencia de un clip, del óhmetro conduce a uno de estos conectores y clip en el otro conductor a otro conector. Retire el fusible del portafusible. Gire el faro encendido-apagado "off". El medidor debe dar ninguna lectura en absoluto, o infinito. (Fig. 150) Gire el interruptor del faro y la aguja del medidor debe moverse a cero. Si el interruptor no pasa estos controles, desmontar y examinar de cerca en busca de suciedad, corrosión o daños. Cuando el interruptor está en la posición "on", la barra de metal que conecta la terminal N ° 3 y N ° 8 puentes terminal de las dos terminales. Cuando el interruptor está apagado, el brazo del interruptor empuja la barra hacia arriba, romper el contacto. Las figuras. 151 y 152 ilustran esto. Vuelva a colocar el interruptor

si no se puede hacer para que funcione correctamente. Coloque el fusible de nuevo en el portafusibles.

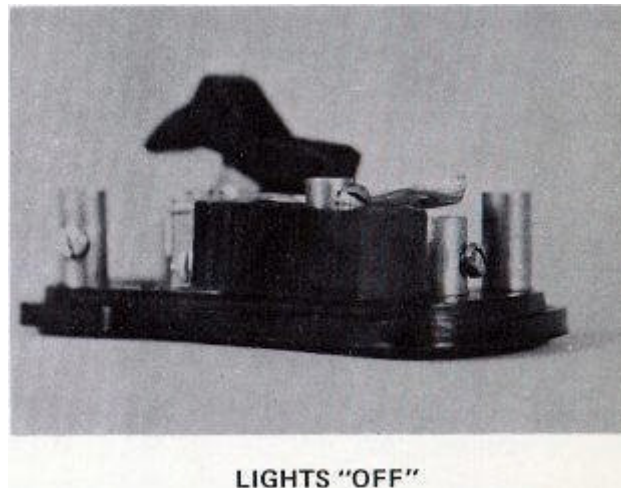


FIG. 151

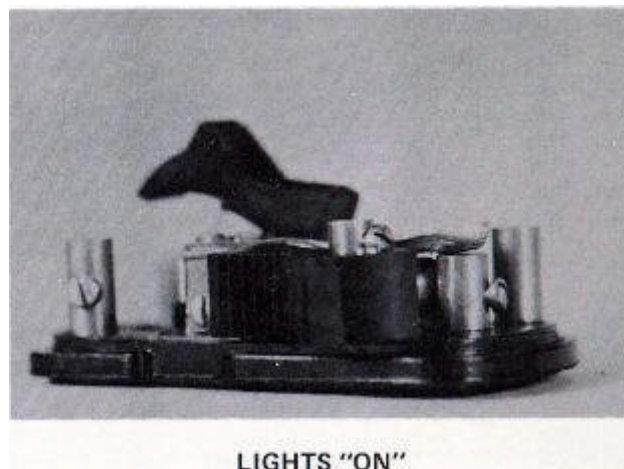


FIG. 152

11. Interruptor de encendido. No hay regulador de tensión en este sistema. La batería actúa como un estabilizador de tensión. Debido a que la batería está conectada al circuito en paralelo, no tiene por qué estar en el sistema para que las luces de trabajo. Sin embargo, cuando se extrae la batería, las luces de trabajo directamente desde el generador. Debido a la tensión del generador es proporcional a la rpm del motor es posible que las bombillas a apagar el motor de alta velocidad. El cable de tierra de la batería está conectada a un cable negro que va hasta el interruptor de encendido. Cuando el interruptor de encendido está encendido, la batería está conectada a tierra. Cuando el interruptor de encendido está apagado, la batería no está conectada a tierra. Si el interruptor de encendido está encendido, y por cualquier motivo el interruptor está

defectuoso y la batería no está conectada a tierra, la batería no estarán sujetos a requisitos. También, porque la batería no está en el circuito cuando no está conectado a tierra, bombillas puede apagar debido a la excesiva corriente generada. Para comprobar el interruptor de encendido, desconecte el cable de tierra de la batería del cable negro al que se conecten y quitar el fusible de su soporte. Clip un cable del ohmímetro para el cable negro y clip en el otro cable a tierra. Con el interruptor de encendido en la posición "off" el medidor debe indicar infinito. Al encender el interruptor de encendido en adelante, el medidor debe indicar cero. (Fig. 153) Si el interruptor falla esta prueba, revise los cables en la parte posterior del interruptor para asegurarse de que está conectado correctamente. Si los cables están instalados correctamente, reemplace el interruptor de encendido. Conecte el cable de tierra de la batería en el cable negro y volver a instalar el fusible.

12. Siempre existe la remota posibilidad de que uno de los componentes eléctricos (bocina, luces de freno, etc) tiene un cortocircuito interno y está poniendo una carga excesiva en el sistema eléctrico.



FIG. 153

13. Para comprobarlo, desconecte el cable positivo de la batería en el conector situado entre el fusible y la batería. La batería debe tener al menos seis voltios para llevar a cabo esta prueba. Usted también necesitará un amperímetro de CC. Sujete el rojo, o positivo del plomo del amperímetro al extremo del cable que tiene la mecha de la misma. Sujete

el cable negativo del amperímetro hasta el final del cable que va a la batería. (Fig. 154) Gire el interruptor de encendido, pero no arranque el motor. Deje el interruptor de la luz en la posición "off". Porque no hay componentes eléctricos que se utilicen el amperímetro deberán marcar cero. Si no es así, hay un cortocircuito en alguna parte del sistema eléctrico.

Página 122

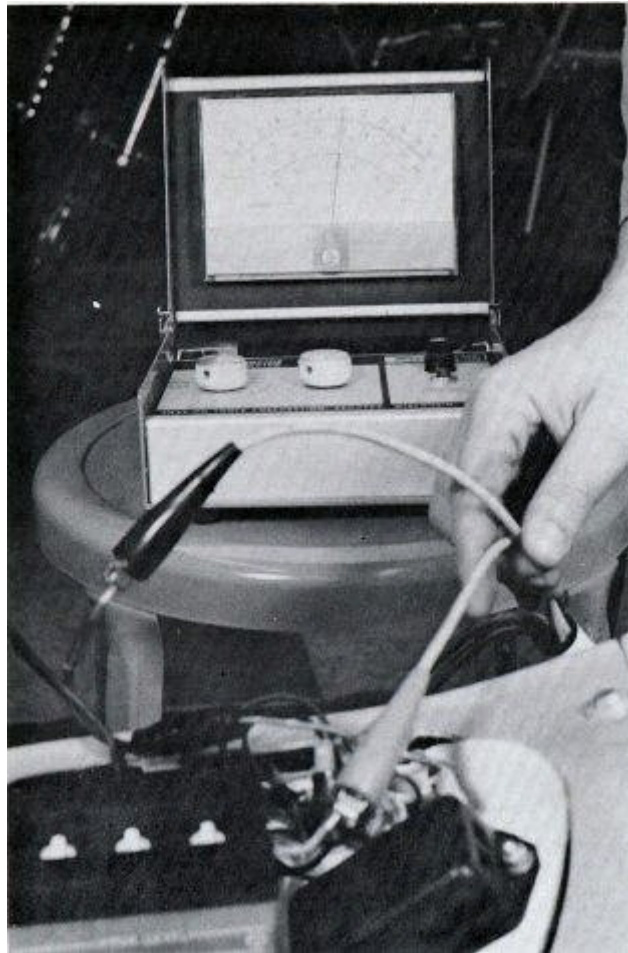


FIG. 154

14. Empuje el pedal del freno trasero hasta que la luz de freno se enciende. El amperímetro debe decir aproximadamente 3 amperios. Suelte el freno trasero y aplicar el freno delantero hasta que la luz se enciende. El amperímetro debe leer de nuevo alrededor de 3 amperios.

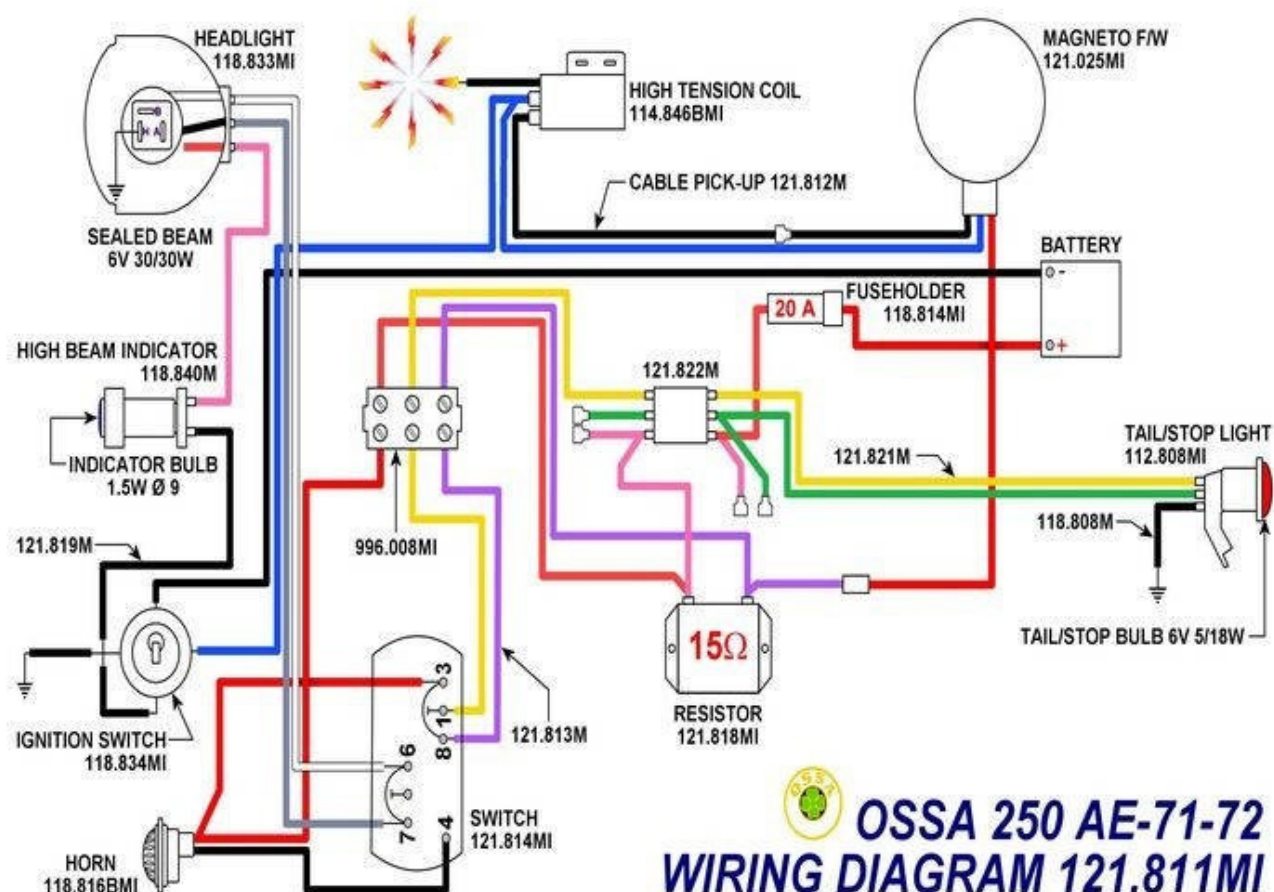
15. Suelte el freno delantero y soplar el cuerno. El amperímetro debe decir aproximadamente 3 amperios.

16. Encienda las luces. O haz luminoso debe elaborar unos 5 amperios y la luz trasera de aproximadamente 1 amperio. Si los dos están juntos, el medidor debe indicar aproximadamente 6 amperios.

17. Si el funcionamiento de cualquier parte mostró una lectura excesiva en el amperímetro, a continuación, que está causando una carga innecesaria para el sistema eléctrico. Vuelva a colocar el componente por uno nuevo y otra vez, con el amperímetro.

18. cortos eléctricos pueden localizar fácilmente utilizando un amperímetro. Simplemente desconecte cada componente, ya sea por hilo de alambre, mientras se ve la aguja del amperímetro. Cuando la aguja se reduce a una posición normal, usted sabe que algo conectado con el cable desenchufado última vez que usted tiene la culpa.

19. Si ha instalado o piensa instalar algunos aparatos eléctricos adicionales en su motocicleta y desea saber cuánta corriente debería dibujar, esto se puede hacer fácilmente si usted sabe la potencia que requiere. La mayoría de los componentes eléctricos tienen la potencia estampado o impreso en ellos, o se incluye con sus instrucciones. Basta con dividir la potencia por la tensión, y que es el amperaje que saque. Por ejemplo, la bombilla del faro de la OSSA está marcado 30/30W. Esto significa que el alto y bajo las vigas tanto sacar 30 vatios. Siendo un sistema de 6 voltios, divida la potencia por la tensión, 30 dividido por 6 a 5, o el número de amperios que la luz necesita.



PARTE D - SUSPENSION DELANTERA y Dirección

CAPÍTULO 1:

CAMBIO DEL ACEITE

1. Con un destornillador grande, quite el tornillo de drenaje y su arandela de la fibra junta de la parte posterior inferior de cada pata tenedor.
2. Bifurcados con la máquina y aplicar el freno delantero. Empuje hacia abajo en el manillar, lo que obligó la suspensión para comprimir tanto como sea posible. Tire hacia atrás en las barras, volviendo la horquilla a su posición normal. Repita esta acción hasta que el bombeo varias veces todo el petróleo que es expulsado de dos tenedores.
3. Compruebe el estado de las arandelas de fibra de la junta. Si alguno de ellos está dañado o deformado, cámbielo. Enrosque los tornillos de drenaje de nuevo en las piernas tenedor, teniendo cuidado de no apretar sobre ellos.
4. Prop de la moto para que la rueda delantera no toque el piso. Con un punto de 6 25 mm toma de quitar las tuercas de horquilla desde la parte superior de los tubos tenedor. (Fig. 155)

NOTA: Si la rueda delantera no está fuera de la tierra, quitar sólo una tuerca de horquilla a la vez. Si ambos se retiran, el frente del ciclo caerá hasta el fondo, ya que habrá nada que sostenga los resortes en su lugar.

5. Vierta 190 a 200 cc de paso total SAE 80 carreras de aceite de caja de cambios, o SAE 30 wt. aceite de motor en cada tenedor.

NOTA: Los aceites son válidas para temperaturas que van de 300 F a 900 F. El



FIG. 155

amortiguación de las horquillas será notablemente afectada por encima o por debajo de estas temperaturas. Las características de amortiguación adecuado dentro de estas temperaturas también puede ser dictada por la pista o las condiciones de conducción. Por estas razones, pesado o ligero aceite de grado puede ser usado para adaptarse a la temperatura o montar requisitos.

6. En la parte inferior de cada columna de sujeción enchufe hay una tuerca de 12 mm que contiene una bola y retiene un resorte de bola. Quite la tuerca, con cuidado de no perder la pelota pequeña con capacidad en el interior de la tuerca. Eliminar

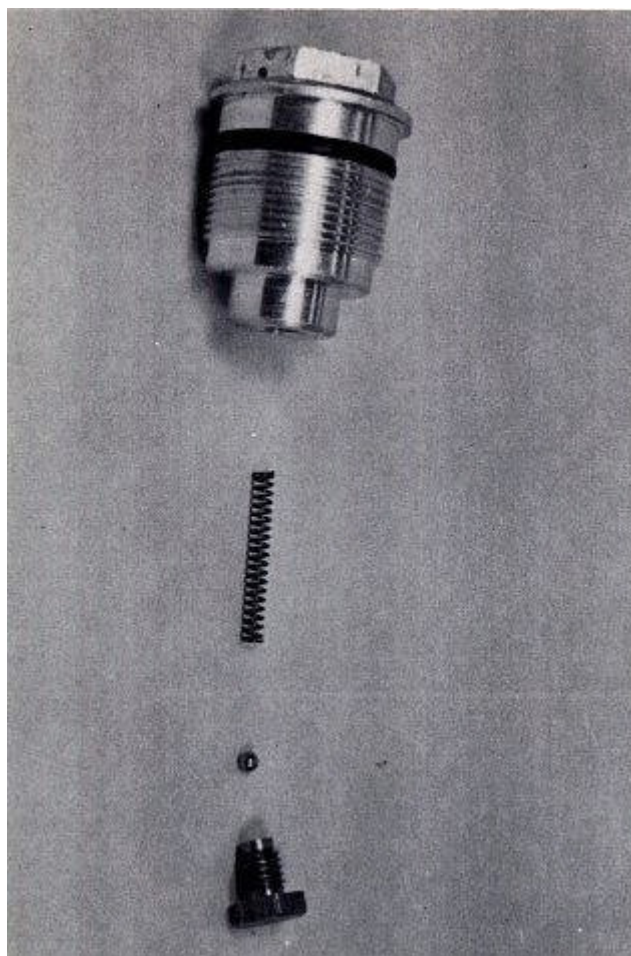


FIG. 156

la primavera desde el interior de la clavija de horquilla. (Fig. 156)

7. Limpiar cuidadosamente cada bola, la primavera, la tuerca de 12 mm y la tuerca de horquilla y soplar con aire comprimido seco. Volver a montar los componentes de nuevo en las tuercas de barra. Inspeccione la condición del "O" anillos en las tuercas de horquilla y si se cortan, muescas, o dañado de alguna forma, cámbielos.

8. Enrosque las tuercas de nuevo en candelero los tubos tenedor en la medida que pueda con la mano. No utilice una llave de tuercas en estas hasta que se atornillan en dos o tres vueltas, de lo contrario los hilos pueden ser despojados. Con la toma de 25 mm y una llave de torsión, apriete las tuercas puntal para 50 libras / pie. torque.

9. Coloque el ciclo con las dos ruedas en el suelo y la bomba se bifurca hacia arriba y hacia abajo. Si el aceite sale del agujero en cada tuerca de horquilla, o si se puede

escuchar la fuga de aire dentro y fuera de los agujeros, propiedad de la máquina con la rueda delantera de la tierra y quitar la tuerca de horquilla que se escapaba.

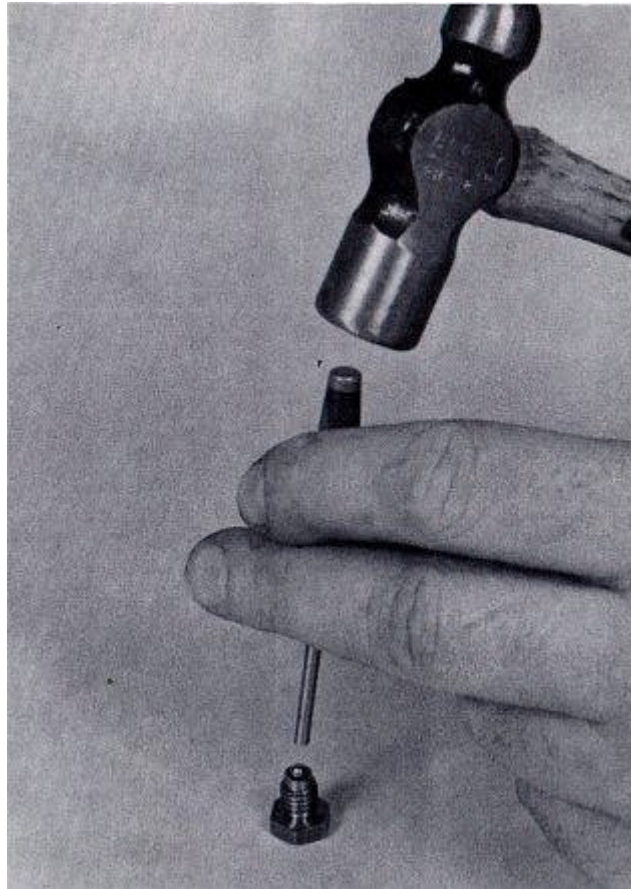


FIG. 157

10. Retire la contratuerca de 12 mm pelota desde el fondo de la clavija de horquilla y otra vez limpia la bola y la tuerca.

11. Coloque la tuerca en una mesa de trabajo con la cabeza hexagonal plana en el banco y el extremo roscado apuntando hacia arriba. Coloque la bola en posición sobre el asiento de la bola empotrada como se muestra en la figura. 157.

Página 126

12. Busque una de bronce, aluminio o cobre golpe y colocarlo en la bola. Golpee el punzón ligeramente varias veces para volver a colocar el balón.

13. Instalar los componentes de vuelta en la tuerca de horquilla, enrosque la tuerca en el tubo tenedor y apriete de 50 libras / pie.

14. Bomba de la horquilla hacia arriba y abajo otra vez. Si el aire o el petróleo sigue siendo filtrándose dentro y fuera, quite la tuerca de horquilla y coloque la bola, la bola y muelle recuperador tuerca de bola.

Page 127

CAPÍTULO 2:

REPARACIÓN DE LA DIRECCIÓN Y TENEDORES

Sección 1:

La eliminación de las Horcas y Dirección

Componentes

1. Escurrir el aceite tenedor como se describe en los párrafos 1, 2 y 3 de la sección 1. Prop de la moto para que la rueda delantera no toque el piso. Gire el ajustador del cable del freno en la palanca de freno delantero para dar el cable de su importe máximo de juego libre. Retire el niple cable del brazo del freno en la rueda delantera, a continuación, tire el cable hasta salir de la parada de cable.

2. Retire los dos de 10 mm las tuercas y los pernos que sujetan el freno de correa de anclaje a la pierna izquierda tenedor. Afloje y quite la tuerca del eje de 22 mm y arandela de seguridad. Afloje y retire el perno de 13 mm pizca eje y la tuerca de cada pierna tenedor. (Fig. 158)

3. Sujete el eje de la T en un extremo y, si bien torcer hacia atrás y adelante, dibuja hacia fuera de la horquilla y la rueda. Quite la rueda delantera. En los modelos de Pioneer y Plonker desconecte la unidad de accionamiento del velocímetro del cable y retire la unidad.

NOTA: No es necesario quitar las ensamblajes tenedor completo del tubo de la máquina para efectuar las operaciones. Los sellos de aceite, regulador de las piernas tenedor, y las ensamblajes del amortiguador puede ser removido de la trompa de tenedor mientras que el tubo está todavía en su lugar en la motocicleta. Sin embargo, los procedimientos de contorno dadas aquí la eliminación de las unidades de pierna entera tenedor y su desmontaje una vez tan alejados. Si no es necesario que usted

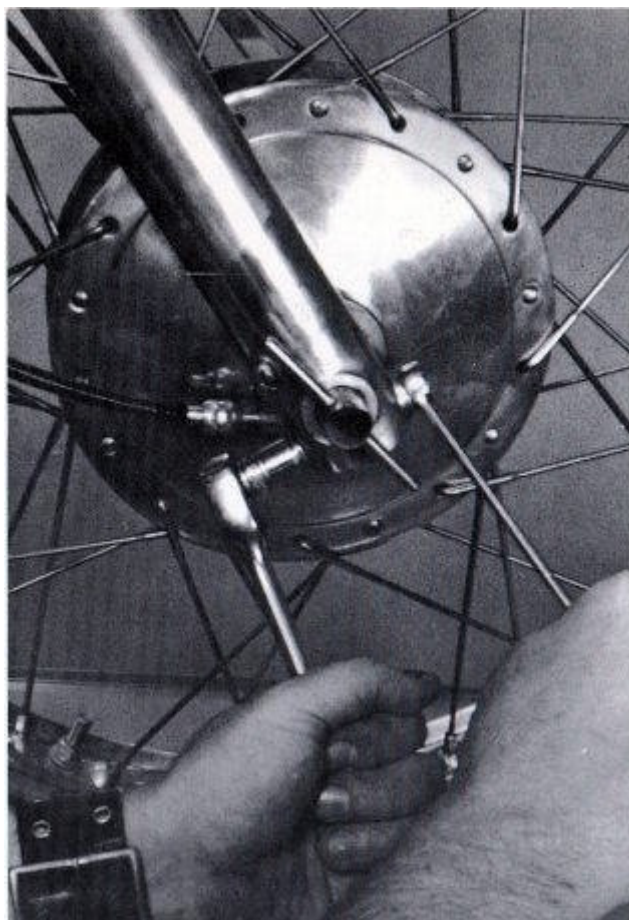


FIG. 158

para quitar toda la unidad, hay que saltarse la parte de esta sección y siga las instrucciones que tienen que ver con el desmontaje del tenedor después de haber sido retirado de la máquina.

4. Stiletto y modelos TT. Retire la placa con el número de frente por la eliminación de la banda de goma elástica asegurarlo y de tomar la placa de los tubos de tenedor.

Pioneer y Modelos Plonker. Afloje los tornillos que fijan los soportes de los faros delanteros hasta el tubo de tenedor. En Pioneros sólo, quite el indicador de velocidad y el soporte al aflojar y quitar la tuerca de horquilla de 25 mm que garantiza el soporte en la parte superior del tubo tenedor derecha. Después de retirar el soporte, el hilo de la tuerca de horquilla en el tubo tres o cuatro vueltas con la mano.

5. Plonker Modelos. Retire los 10 mm pernos que sujetan el guardabarros delantero y la unidad del velocímetro a las piernas tenedor.

6. Afloje, pero no quite los 25 mm las tuercas de horquilla. Hay ocho tornillos Allen que sujetan los tubos de tenedor con firmeza en las horquillas. Con una llave Allen de 6 mm, afloje los ocho tornillos de estos dos o tres vueltas cada uno. (Fig. 159)

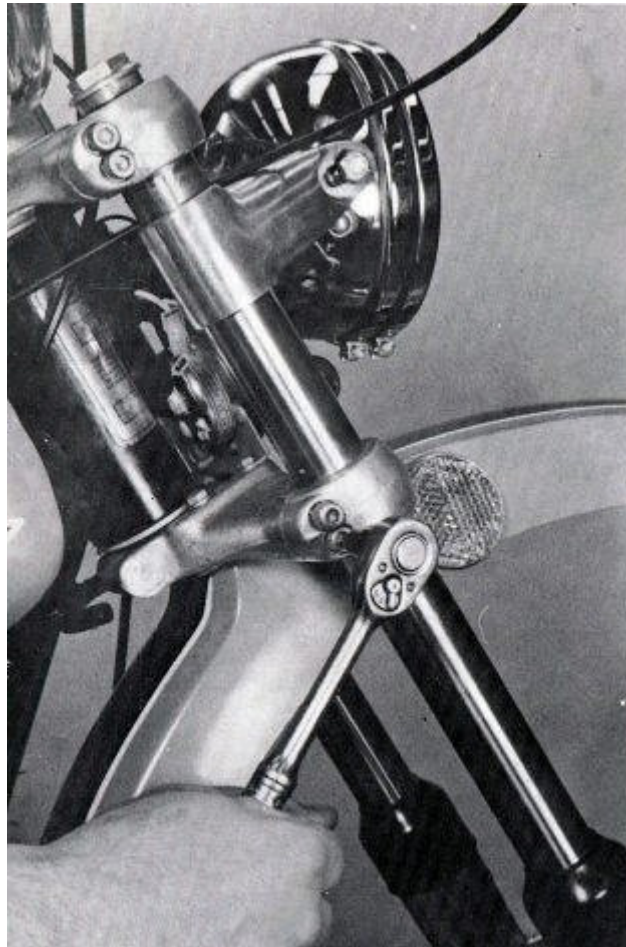


FIG. 159

7. Tome una de las patas tenedor por el tubo por debajo de la tija de dirección y, si bien torcer hacia atrás y adelante, tirar hacia abajo y fuera de los yugos. (Fig. 160) Puede tomar un ligero golpe en la tuerca de horquilla con un martillo de plástico o de cuero crudo para iniciar el movimiento del tubo. Repita el procedimiento con el tubo de tenedor otros.

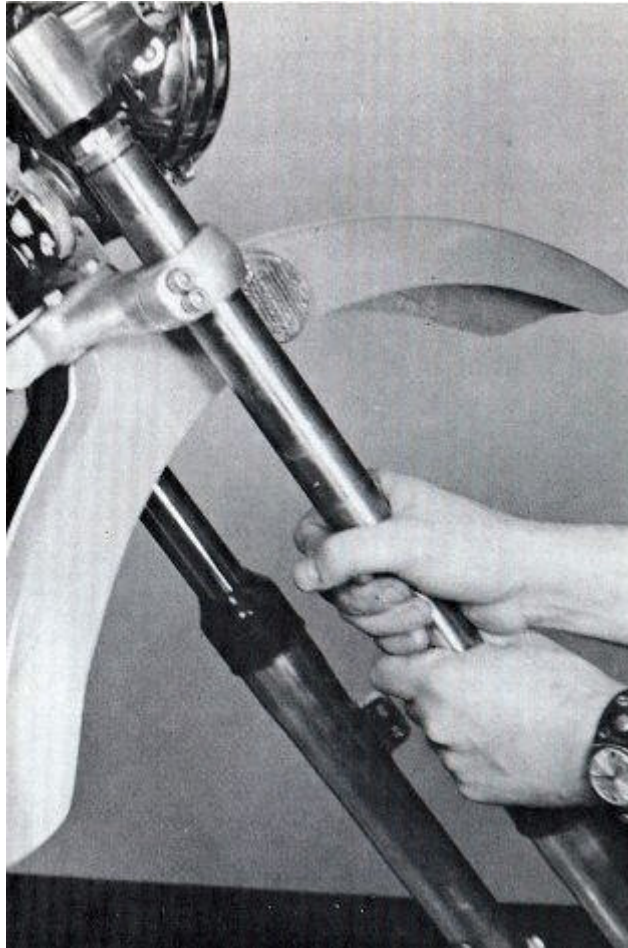


FIG. 160

8. Retire el manillar aflojando y quitando los cuatro tornillos Allen en las abrazaderas del manillar con una llave Allen de 6 mm. Usted puede permitir que los cables le permita permanecer sujeta al manillar y los devuelve a un lado o puede eliminar los controles y botones de ellos y sacarlos de la máquina por completo.

9. Retire el tubo de combustible del tanque de ventilación del centro de la barra de dirección. Afloje y quite la tuerca de 27 mm en la parte superior del yugo tenedor superior. (A 1-1/16 "zócalo de América será suficiente.) Afloje el tornillo Allen de 8 mm se halla sobre el yugo tenedor la parte superior. Con un cuero crudo o

martillo de plástico, golpee suavemente el tenedor yugo superior y sáquela de la barra de dirección. (Fig. 161)

10. Retire los cuatro pernos de 10 mm y tuercas que aseguran el guardabarros delantero. En los modelos de Pioneer también fijar el cuerno y los soportes del interruptor de encendido.

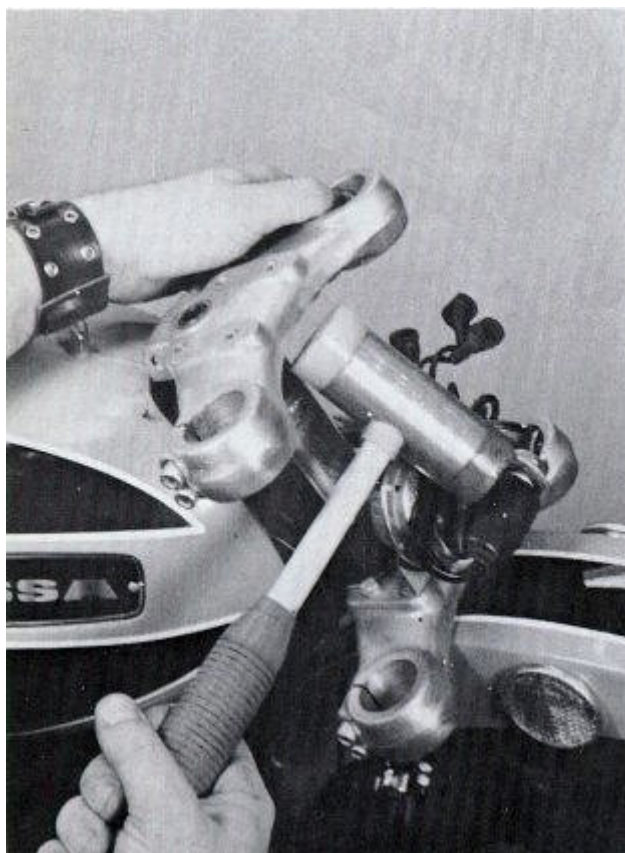


FIG. 161

11. Afloje la tuerca de la columna de dirección cuello. (Fig. 162) Por lo general, se puede convertir al golpearla suavemente en sentido antihorario con un punzón y un martillo extremo romo.

12. Retire la tuerca del collar y la levante y el escudo de polvo de metal debajo del eje de dirección. También hay una arandela de fieltro en la parte inferior del escudo de polvo.

13. Toque en la parte superior de la columna de dirección con suavidad con un mazo suave enfrentan para iniciar en movimiento a través de los cojinetes. Sujete la horquilla de fijación inferior y tire hacia abajo y fuera de la tija superior.

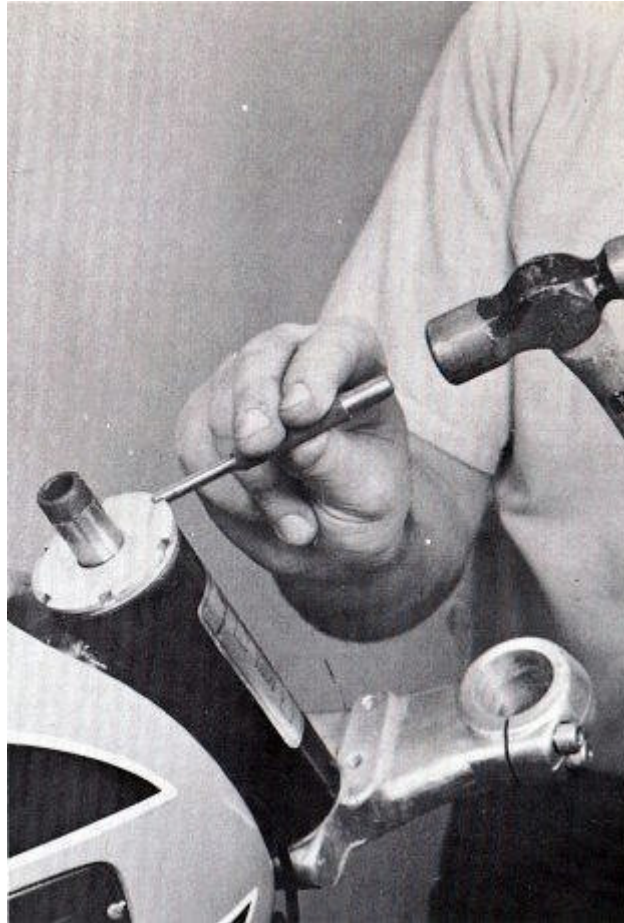


FIG. 162

14. El anillo interior, la jaula y los rodillos de los rodamientos de dirección superior se mantendrá en su lugar. Sólo tiene que despegar y poner a un lado.

15. El anillo interior, la jaula y los rodillos de los rodamientos de dirección más baja se mantendrá en el eje de la tija de dirección. Si tiene que cambiar esta postura, puso el yugo inferior al revés en un tornillo de banco y golpear el frente del rodamiento, utilizando un punzón grande o cincel. Sólo el martillo, alternativamente, primero en un lado del escudo de polvo y luego la otra, hasta que el anillo interno es impulsado fuera de su eje de dirección. (Fig. 163)



FIG. 163

NOTA: La eliminación de este cojinete requiere el reemplazo de los rodamientos y el escudo todo el polvo, debido a la forma en que se quita.

16. Para eliminar cualquier raza de dirección exterior, inserte una deriva de largo en la cabeza de dirección desde el extremo opuesto de la carrera que desea eliminar. Mover la deriva alrededor del labio de la carrera, tocando suavemente en varios lugares hasta que está fuera de la tija superior (fig. 164)

NOTA: Asegúrese de que la carrera de dirección exterior es expulsado de la cabeza de dirección recta. Si gallos ligeramente de lado, podría provocar distorsiones de la tija superior.



FIG. 164

Page 131

Sección 2:

El desmontaje de las Horcas

1. Con una llave de 6 mm de Allen, Alien retire el perno de la parte inferior de la pierna tenedor. Este perno se encuentra en un agujero perforado empotrado en la parte inferior de la pierna.

NOTA: Este tornillo Allen se coloca en un pedestal de aluminio en el conjunto de la compuerta en el interior del tenedor. A veces el pedestal a su vez con el perno, evitando que se retire. Si esto sucede, busque un tornillo o perno de 6 mm que tiene 6 mm x 1 hilos y se coloca a una distancia de más de 3 / 4 ". Muela el final de la misma a un punto tal como se muestra en la figura. 165. A continuación, apriete en el aceite tenedor agujero de drenaje hasta que sienta que toquen el pedestal. Gire el tornillo de 1 / 2 vuelta más. El pedestal ahora será bloqueada en su sitio y el tornillo Allen se puede quitar. (Fig. 166) Después de quitar el tornillo Allen, retire señaló el perno por el agujero de drenaje.



FIG. 165

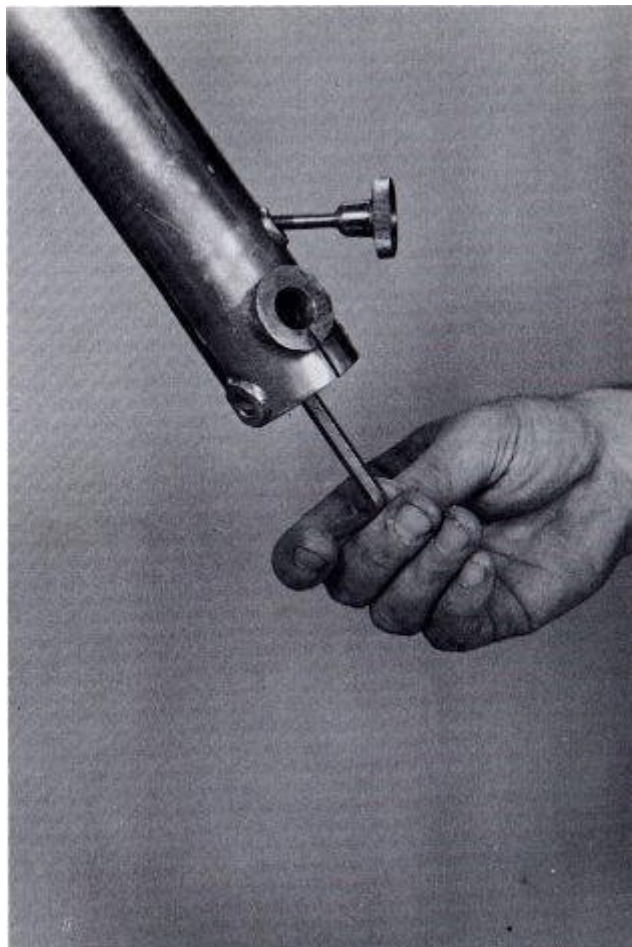


FIG. 166

2. Sujete la pata deslizante en una mano, el tubo tenedor en la otra. Separe las dos con un tirón fuerte.
3. Para quitar los sellos de aceite, primero retire sus criados anillo de cierre con un par de alicates de anillo elástico interno. Haga palanca en tanto los sellos sueltos con un destornillador grande y librarlas de la pierna deslizador. Cuando curiosos los sellos sueltos, tenga cuidado de no dañar la gubia o pierna deslizador con el destornillador.
4. Quite la tuerca de 25 mm de columna de sujeción del tubo de tenedor. Retire el muelle tenedor y medirlo.

Página 132

Los resortes de Pioneer tenedor debe medir 17,36 - 17,48 ".

Los resortes tenedor Stiletto debe medir 17,59 - 17,71 ".

Los muelles delanteros Plonker tenedor debe medir 17,0 a 17,12 ".

5. Deslice el polvo de caucho protector frente a las tenedor y examinarla de cerca. (Fig. 167) Si está desgastado, roto o cortado, o si ha estado permitiendo la suciedad entre al área por encima de los sellos de aceite, deseche el protector y sustituirlo por uno nuevo.



FIG. 167

Mida la longitud libre del resorte de rebote. No debería ser inferior a 1,0 ". Si es menor que esto, lo sustituya. (Fig. 168)

8. El disco de la válvula compuerta es el gran disco, la arandela tipo que tiene ocho agujeros perforados a través de él. En su parte inferior hay una arandela de resorte ondulado delgada clavada en el labio en el disco. (Fig. 169) Verifique esta lavadora en busca de grietas o flojedad en

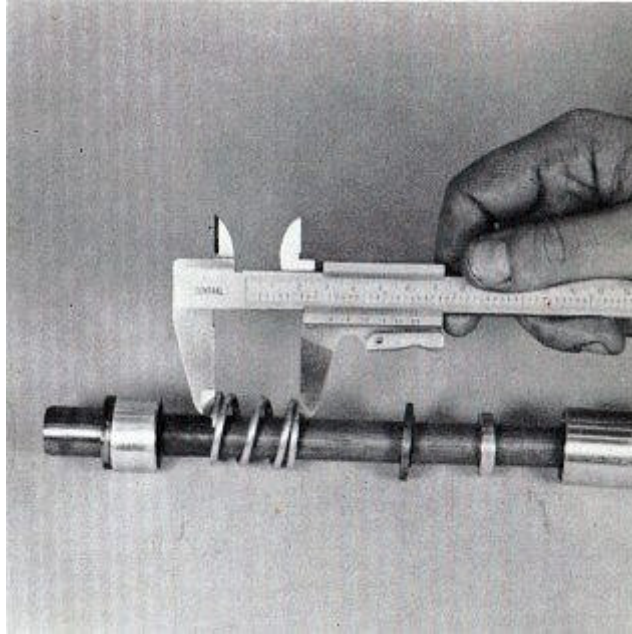


FIG. 168

6. Para retirar el conjunto de la compuerta del centro del tubo tenedor, utilizar un par de alicates de anillo elástico interno para quitar el anillo de cierre de la parte inferior del tubo. A continuación, tire hacia abajo en el conjunto de la compuerta para extraerlo del tubo.

7. Hay dos elementos en el conjunto de la compuerta que deben revisarse cuidadosamente: la primavera de rebote y el disco amortiguador de la válvula.



FIG. 169

Page 133

el disco. Hay que desvíalo alejándose del disco en sólo dos lugares, 180° uno frente al otro, y en su lugar por dos marcas de partición en el labio del disco. Si este disco de la válvula muestra algún signo de fatiga o daño, reemplazará, ya que esto podría afectar seriamente las características de amortiguación de las horquillas.

9. Para desmontar el conjunto de la compuerta, primero debe quitar el pedestal de aluminio del eje del amortiguador. Para ello, busque uno de los pernos de apriete del eje que sujeta el eje de la pierna deslizadora tenedor. Retire la tuerca y arandelas de los pernos y después pase a la base del pedestal hasta el tope.



FIG. 170

10. Coloque el conjunto de la compuerta toda la espalda en la parte inferior del tubo de tenedor, pero no instale el anillo de cierre. Sostenga el tubo boca abajo y toque la cabeza del tornillo con un mazo hasta que el eje del amortiguador es expulsada del pedestal. (Fig. 170)

11. Retire el conjunto de la compuerta del tubo de tenedor y quitar el perno del eje del amortiguador. Todos los componentes del amortiguador ahora se puede deslizar hacia afuera del eje con la excepción del pistón del amortiguador en la parte superior del eje. Para quitarlo, simplemente tome el anillo de cierre que retiene el émbolo y deslice hacia abajo del eje.

Page 134

Sección 3:

El montaje de los componentes de la dirección

1. Limpie la cabeza de dirección en el marco. Si vuelve a utilizar los rodamientos de dirección, limpia a fondo y soplar con aire comprimido seco. Compruebe el rodamiento superficies muy de cerca. Si hay señales de desgaste en las carreras o los rodillos, cambie el rumbo.
2. Instale las carreras de dirección externa en la cabeza de la dirección con un toque suave en el lugar con un latón o cobre maceta. (Fig. 171) Tenga cuidado para conducir las carreras en directo, de lo contrario, si se vuelven inclinadas que podrían distorsionar la tija superior.



FIG. 171

3. Si se había quitado el anillo interior del rodamiento de dirección inferior, ahora tiene que reemplazarlo. En primer lugar, instalar un nuevo escudo de polvo hacia abajo sobre el eje de dirección. Saturar la arandela de fieltro con grasa para rodamientos y ponerlo en la posición en la cubierta de polvo.

4. A fondo paquete de los rodillos de rodamiento de dirección con grasa para rodamientos. Ajuste el peso hacia abajo sobre el eje y empujarlo hasta el tope con los dedos. Localizar un trozo de tubo que es mayor que la columna de dirección y tiene un diámetro interior ligeramente mayor que el diámetro exterior del eje. Deslizar el tubo hacia abajo sobre el eje hasta que haga contacto con el anillo interior del cojinete. A continuación, toque en el extremo del tubo con un mazo hasta que el rodamiento esté completamente asentado en la tija de dirección. (Fig. 172)

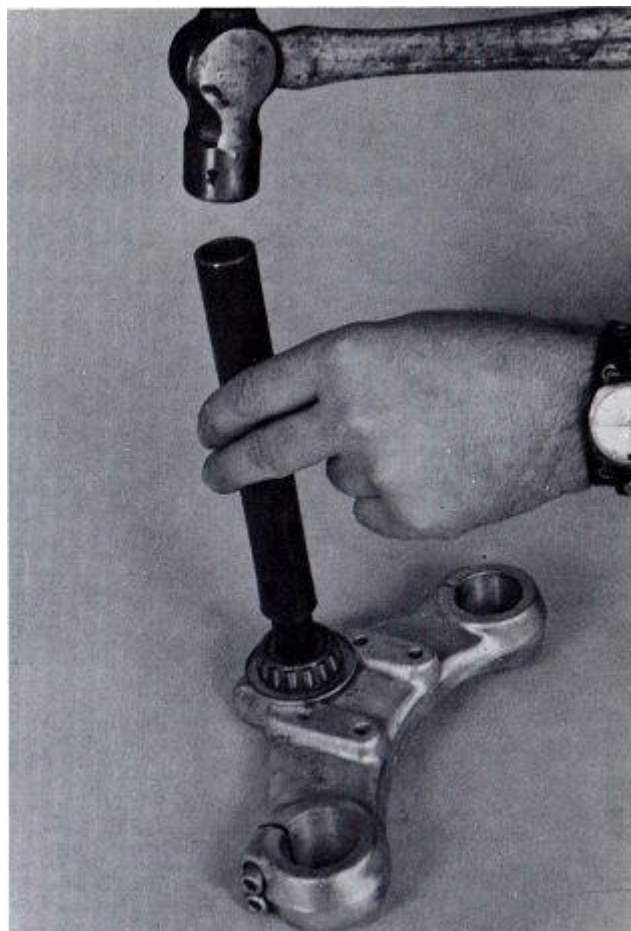


FIG. 172

5. Limpie a fondo el escudo superior del cojinete y el polvo arandela de fieltro y el paquete de la lavadora con grasa para rodamientos.

6. Deslice el eje de dirección para arriba en la cabeza de dirección de la parte inferior.
7. Coloque la arandela de fieltro y cubierta de polvo sobre el extremo de la columna de dirección y luego enrosque la tuerca del eje de dirección cuello en el eje, girándolo hasta el fondo con la mano.
8. Con un mazo y golpear, apretar el cuello de 1 / 8 de vuelta en algo la conducción del golpe contra el borde de una de las muescas de la tuerca (Fig. 173) Con un mazo de plástico o de cuero, muy por toque en el centro de la parte inferior yugo hacia arriba y toque en la parte superior de la dirección



FIG. 173

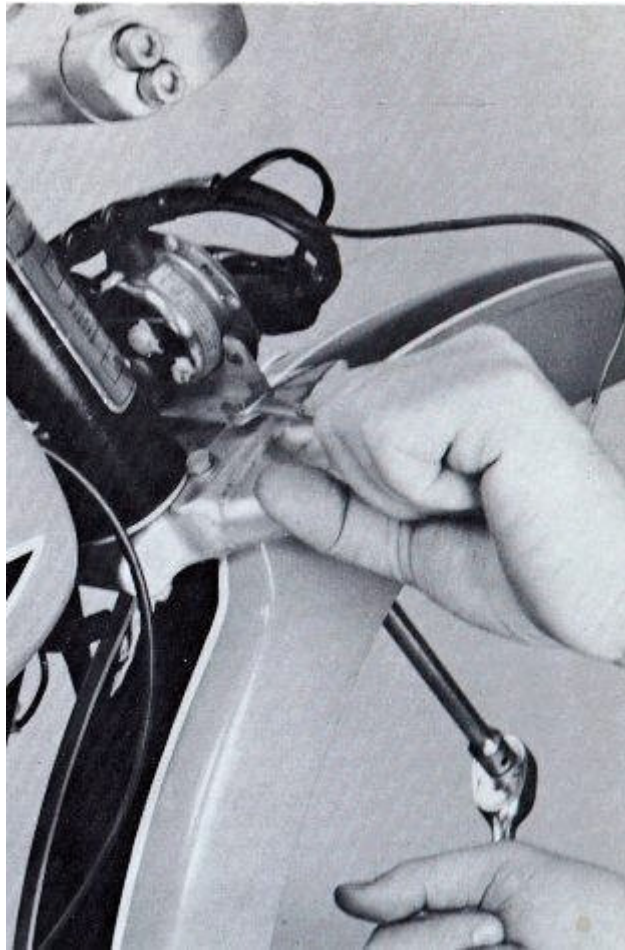


FIG. 174

eje hacia abajo. A continuación, gire la tija de dirección de un lado a otro. Si se siente demasiado apretado, afloje la tuerca del collar hasta que se libre. Si se siente suelto, apriete la tuerca de otro $1/8$ vuelta, toque los dos extremos de la columna de dirección, y compruebe una vez más se congela de movimiento. Repita esto hasta que el ajuste deseado. Puede ser necesario volver a ajustar los rodamientos de dirección después de la parte delantera se ha montado.

9. Instale el yugo tenedor superior colocada sobre el eje de dirección y atornillar la tuerca de 27 mm hacia abajo en la parte superior de la misma. No apriete la tuerca en este momento.

10. Ubique los cuatro guardabarros de montaje de 10 mm las tuercas y pernos. Limpie todos sus hilos

a fondo. Montar el guardabarros al yugo menor e instalar todos los pernos, tuercas y

arandelas. Debe haber una arandela plana de espesor debajo de la cabeza de cada tornillo y una arandela plana y arandela de seguridad debajo de cada tuerca. También hay una placa de montaje del guardabarros plano que va debajo de las cuatro tuercas. Es una buena idea poner unas gotas de Loctite en la rosca de cada tuerca antes de la instalación. Apriete todos los guardabarros de montaje tornillos y tuercas de 6 libras / pie. torque.

En los modelos de Pioneer la bocina y soporte del interruptor de encendido debe estar montado en el guardabarros delante dos pernos de montaje. (Fig. 174)

Sección 4:

Montaje de los Tenedores

1. En primer lugar, el conjunto de la compuerta que deben ser recompuestos. Coloque el pistón del amortiguador en el eje del amortiguador con el extremo empotrado del pistón hacia el fondo del pozo, como se muestra en la figura. 175. Instale un nuevo anillo de cierre en la ranura con el borde de la plaza del anillo hacia afuera. Véase la parte A, capítulo 2, sección 3, artículo 13, para la explicación de una instalación adecuada para anillo elástico.
2. Sujete el eje hacia abajo y soltar el resorte de rebote hacia abajo sobre el pistón.

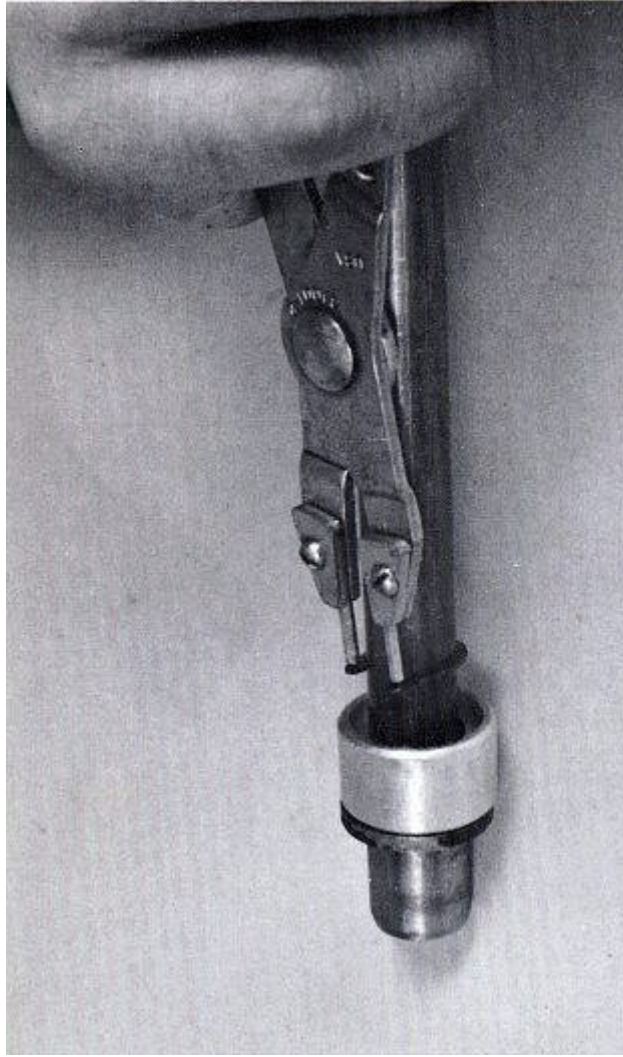


FIG. 175

3. Instale el disco de la válvula de compuerta que viene, con la arandela de muelle ondulado de espaldas a la primavera de rebote. (Fig. 176) A continuación va la válvula de aluminio arandela de disco, a continuación, coloque el cilindro de freno para el eje de manera que la arandela de aluminio puede encajar en el hueco de uno de los extremos del cilindro.



FIG. 176

4. Si usted no ha hecho, retire la arandela de goma, la pieza OLI-8115-11, desde el interior del pedestal amortiguador. Deje una nueva en el lugar y establezca la posición vertical del pedestal sobre una superficie plana y dura. Con un soplete de propano, caliente el pedestal al 150-2000 F. (Fig. 177) En este punto, inserte el extremo inferior del eje del amortiguador en el pedestal, empujándolo hasta el fondo hasta que esté completamente asentada.

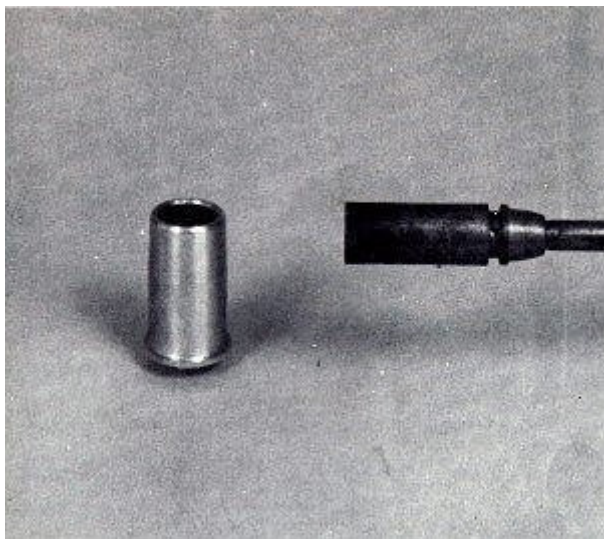


FIG. 177

5. Mantenga la presión a la baja sobre el montaje durante varios minutos, hasta que el pedestal se enfría lo suficiente como para ser apretado en el eje.

6. Limpie el tubo de tenedor a fondo y deslice el conjunto de la compuerta toda una copia de seguridad en ella. Instale un nuevo anillo de cierre en el extremo inferior del tubo con el extremo cuadrado del anillo de cierre hacia la parte inferior del tubo.

NOTA: Estos anillos de retención mantener la rueda delantera en la horquilla cuando la delantera se levanta del suelo. Si los anillos están puestas al revés, y que salgan de sus ranuras, la rueda delantera, con las piernas regulador adjunto, pudieran dar salida a las horquillas.

7. Limpie bien cada pata deslizante con solvencia y golpe seco. Aplique un poco de grasa en la parte exterior de un sello nuevo y lo puso en su lugar con el lado abierto de la junta frente a la parte inferior de la pierna deslizador.

8. Localizar una toma de gran tamaño que tiene un diámetro exterior ligeramente inferior a la de la junta. Coloque una pequeña extensión en el zócalo y utilizarlo



FIG. 178

como la deriva para conducir el sello en su lugar. Toque en la toma con suavidad, utilizando sólo la fuerza suficiente para mover lentamente el sello en su jefe de montaje. (Fig. 178)

9. . Repita este proceso con el segundo sello, con cuidado de no dañar ninguno de ellos. Una vez que estén completamente insertados, reemplace el anillo elástico de retención, de instalarlo con su filo hacia arriba. (Fig. 179)

10. Compruebe el estado de "0" del anillo, la pieza OLI-8114-10, en la tuerca de horquilla de 25 mm. Si se corta o dañado de alguna manera, cámbielo. Deslice el muelle tenedor en el plato en la parte superior del tubo de tenedor, inserte la tuerca de horquilla, y que a su vez dos o tres vueltas con la mano.



FIG. 179

Instalar un nuevo "O" del anillo, la pieza OLI-8114-11, en la ranura en la parte inferior del pedestal amortiguador. (Fig. 180) Use un poco de grasa para mantenerla en su lugar si es necesario.

12. Ponga una capa fina de aceite en los sellos de aceite y la mitad inferior del tubo tenedor. Inserte el tubo en el brazo deslizante, empujándolo hasta que el fondo del conjunto de la compuerta en la parte interna de la pierna deslizador.

13. Limpie las roscas del tornillo Allen que asegura el regulador de tiro en la pierna deslizador. Coloque la arandela de seguridad en el cerrojo y luego la arandela plana de espesor. Sostenga el montaje tenedor, como se muestra en la figura. 181 e inserte el perno a través del agujero en el deslizador y enrósquelo en el conjunto de la compuerta. Apriete el perno de seguridad.

NOTA: Si el tornillo no apriete porque el amortiguador de gira junto con el tornillo, busque un tornillo del motor viejo caso, o cualquier otro de 6 mm de perno que tiene 6 mm x 1 hilos, y se coloca más de 3 / 4 ". Triturar la final de la misma a un punto y luego el tornillo en el orificio de drenaje en la parte inferior de la pierna deslizador. Gírelo en hasta que sienta que toquen el pedestal, y luego girarla 1 / 2 vuelta más. Ahora vas a ser capaz de apretar los tornillo Allen de forma segura como el conjunto de la compuerta no puede girar. Retire el tornillo señalado desde el orificio de drenaje e instalar el tornillo tapón de drenaje, asegurándose de que la arandela de la fibra que va debajo de ella está en buenas condiciones.

14. Repita este proceso de montaje para el montaje tenedor otros.



FIG. 180



FIG. 181

Página 141

Sección 5:

El montaje de la suspensión delantera

1. Aplique una capa delgada de aceite o grasa en el interior de las juntas tenedor y cubre de polvo. Deslice las tapas hacia abajo sobre las piernas tenedor y empujarlos en las piernas deslizador hasta que encajen en su lugar.
2. En los modelos de Pioneer y Stiletto, el tenedor a la izquierda tiene una aleta de montaje para el freno correa de anclaje en el tenedor, y se enfrenta a la parte delantera de la máquina. El tenedor de la derecha no tiene orejas de montaje.
3. En los modelos Plonker, tanto de las horquillas tienen cada uno dos guardabarros zapatas de montaje, por lo tanto, es muy posible conseguir las horquillas mezclados. Para montar las horquillas correctamente, mira de cerca en la parte inferior de cada uno,

deslizador de la pierna en los patrones del eje de montaje. Usted notará que un lado de este jefe de montaje se mecaniza plana. Este es el interior del tenedor. (Fig. 182) Además, los tornillos de drenaje también debe apuntar hacia atrás.

4. Tome una de las horquillas por el tubo de tenedor justo por encima de la pierna deslizador. A empezar de a través de la tija de dirección, girando hacia los dos lados al tiempo que empuja hacia arriba.
5. En los modelos de Pioneer y Plonker, deslice el tubo a través del soporte del faro.
6. Siga empujando el tubo hacia arriba hasta la parte superior del tubo (no la tuerca de horquilla) quede a ras con la parte superior de la horquilla superior. (Fig. 183) Gire uno de los pernos de 6 mm tenedor sujete la horquilla superior hasta que quede ajustado. No apriete la misma.
7. Instale el conjunto de tenedor otros de esta misma manera.



FIG. 182

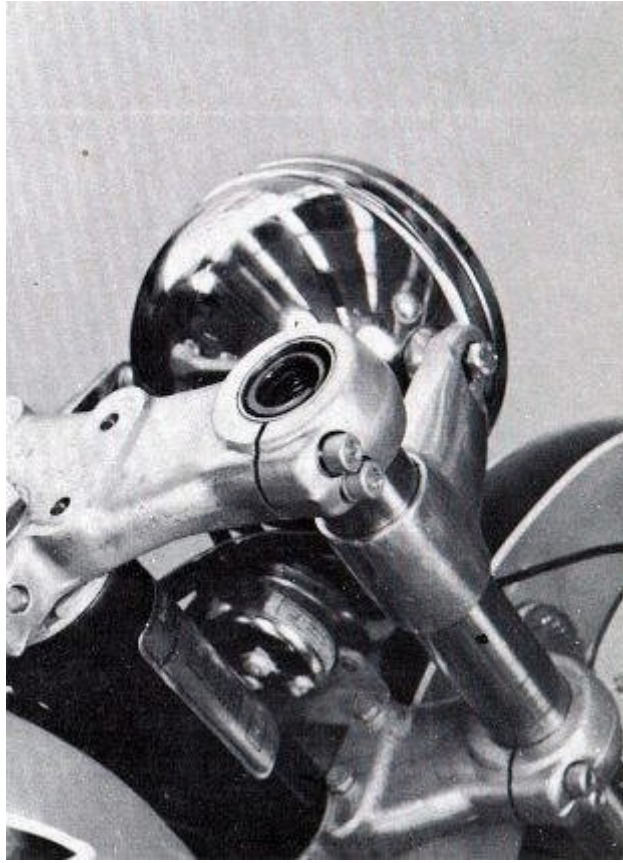


FIG. 183

Page 142

8. En los modelos Plonker, instale el guardabarros delantero en el tenedor cuatro orejetas de montaje. La zapata trasera en el tenedor a la izquierda también tiene el velocímetro y el soporte. Apriete todos los 10 mm tornillos y tuercas de 6 libras / pie. torque.

9. Busque el conjunto de la rueda delantera, los ejes, separadores de rueda, y una vez instalado, velocímetro unidad de accionamiento.

10. Pioneer y Stiletto. Coloque la rueda delantera entre las horquillas con el equipo de frenos de la izquierda. Coloque el indicador de velocidad

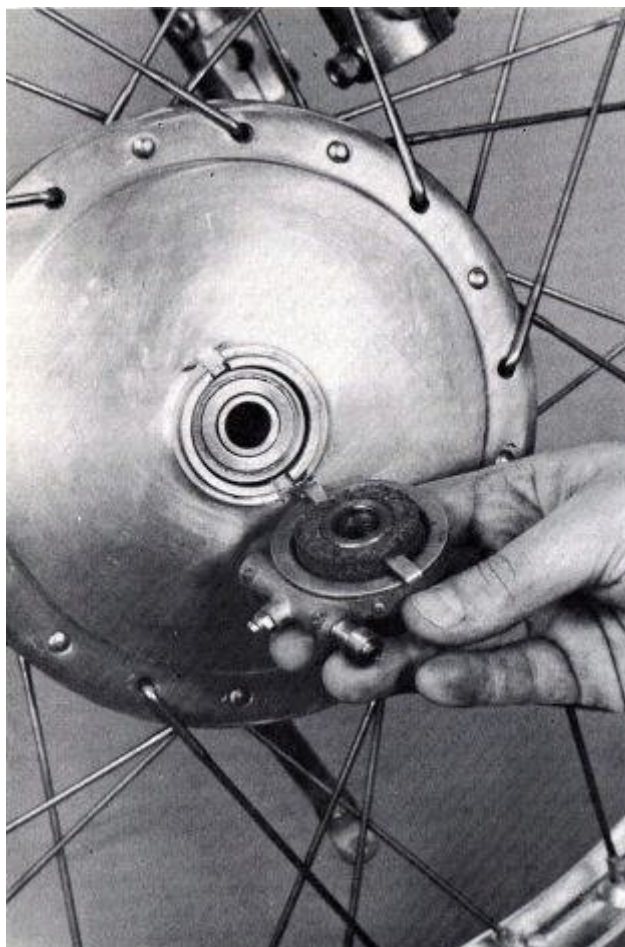


FIG. 184

unidad (o espaciador grande blindado) sobre el derecho y la arandela espaciadora plana a la izquierda.

NOTA: Al montar la unidad de indicador de velocidad de la rueda delantera tenga cuidado de poner las dos lengüetas de conducción de la unidad de disco en los dos huecos previstos en el centro. (Fig. 184) En 1972 los modelos Plonker, la unidad de indicador de velocidad va a la izquierda.

11. Deslice el eje delantero a través de la horquilla y la rueda de derecha a izquierda. En 1972 los modelos Plonker, el eje pasa por, de izquierda a derecha. Coloque la arandela plana en el eje primero, y luego la tuerca del eje. Apriete los dedos.

NOTA: En todos los modelos a excepción del 5 Plonkers velocidad hay dos arandelas planas grandes en el eje delantero, una gruesa y una fina un uno. El grosor es el separador entre el conjunto de freno y el interior de la barra tenedor. El flaco va por debajo de la tuerca del eje.

12. Monte el freno delantero de anclaje a su correa de la zapata en el tenedor a la izquierda. Asegure con los dos pernos de 10 mm y tuercas. Hay una arandela plana debajo de la cabeza de cada tornillo, una arandela de seguridad debajo de cada tuerca. Apriete a 6 libras / pie. torque. Es una buena idea poner unas gotas de Loctite en la rosca de cada tuerca antes del montaje.

13. Coloque las tuercas de constricción eje en su lugar con la cabeza del tornillo mirando hacia adelante. Hay una arandela plana que va debajo de la cabeza del tornillo y una arandela plana y una arandela debajo de cada tuerca. Apriete los dedos.

14. En los modelos Plonker, conecte el cable del velocímetro a la unidad de disco en la rueda delantera.

Página 143

15. Ponga el vehículo de manera que las dos ruedas estén en el suelo. Bifurcados con la rueda delantera y presione sus rodillas para arriba contra él. Sujete la horquilla por la parte superior de los tubos de tenedor y les toque hasta la línea central de la rueda delantera es perpendicular al yugo de la dirección.

16. En este punto, apriete cada tubo tenedor el perno de fijación de manera uniforme a 10 libras / pie. torque.

17. Apriete el perno de sujeción Allen en la tija superior. Este es el tornillo que aprieta el eje de dirección. Par a 15 libras / pie. torque. (Fig. 185)

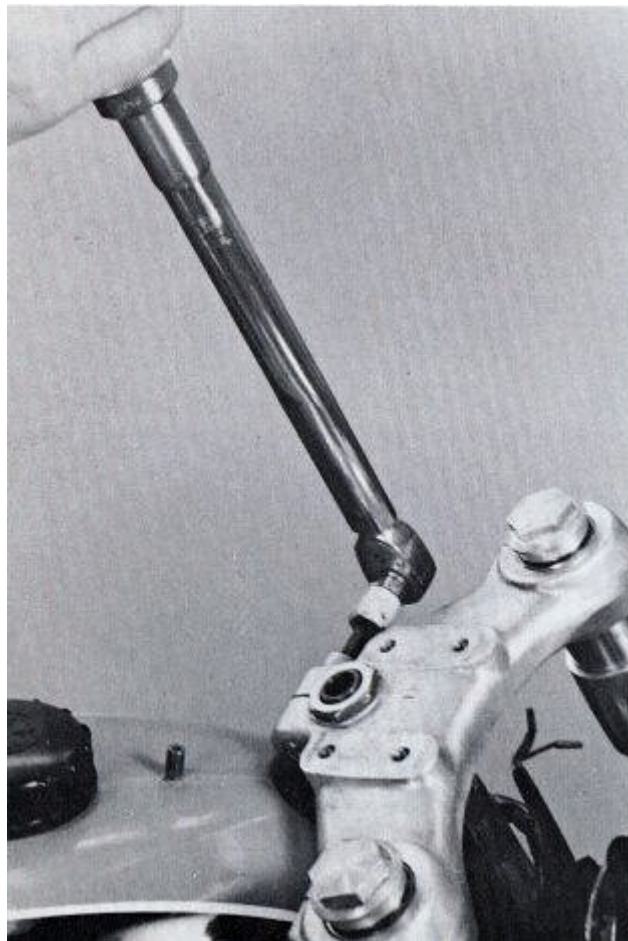


FIG. 185

18. Apretar la tuerca de 27 mm sobre la tija superior a 35 libras / pie. torque.
19. Sujete el lado derecho del eje y apriete la tuerca del eje a 60 libras / pie. En la 5-velocidades Plonker, mantenga el lado izquierdo del eje y apriete la tuerca a 50 libras / pie.
20. Apriete el perno de la izquierda sólo pizca eje a 15 libras / pie. torque. En el onker PI 5-velocidades, apriete sólo el derecho a una 15 libras / pie. torque.
21. Con el cerrojo derecho emergente eje suelto (perno de la izquierda en 5-velocidades Plonker), bomba de la horquilla hacia arriba y abajo ocho o diez veces. Esto permite que la pierna tenedor deslizador de la derecha para mover ligeramente de derecha a izquierda y cuando las horquillas son bombeados hacia arriba y abajo, puede moverse para alinearse, reduciendo la posibilidad de los tenedores vinculante. Ahora apriete el perno de la derecha emergente eje de 15 libras / pie. torque. En el Plonker, apriete el perno sujetador izquierda a 15 libras / pie. torque.
22. En los modelos de Pioneer y Plonker, apretar los soportes de montaje del faro. En el Stiletto, reemplace el número de matrícula, fijándolo en su lugar con la cinta elástica.
23. Mueva la horquilla de derecha a izquierda. Si son difíciles de mover, los rodamientos de dirección tendrá que ser soltado. Con las dos ruedas en el suelo, que alguien mantenga el freno trasero en. Sujete la rueda delantera en una mano y lo puso los dedos de su otra mano en el punto donde la tija superior y el jefe de gobierno se unen. Ahora intenta hacer girar la rueda hacia atrás y adelante. (Fig. 186) Si, mientras lo estás haciendo, puedes sentir cualquier movimiento entre el yugo y la cabeza de dirección, esto significa que los rodamientos están demasiado sueltas y tendrá que ser apretado.

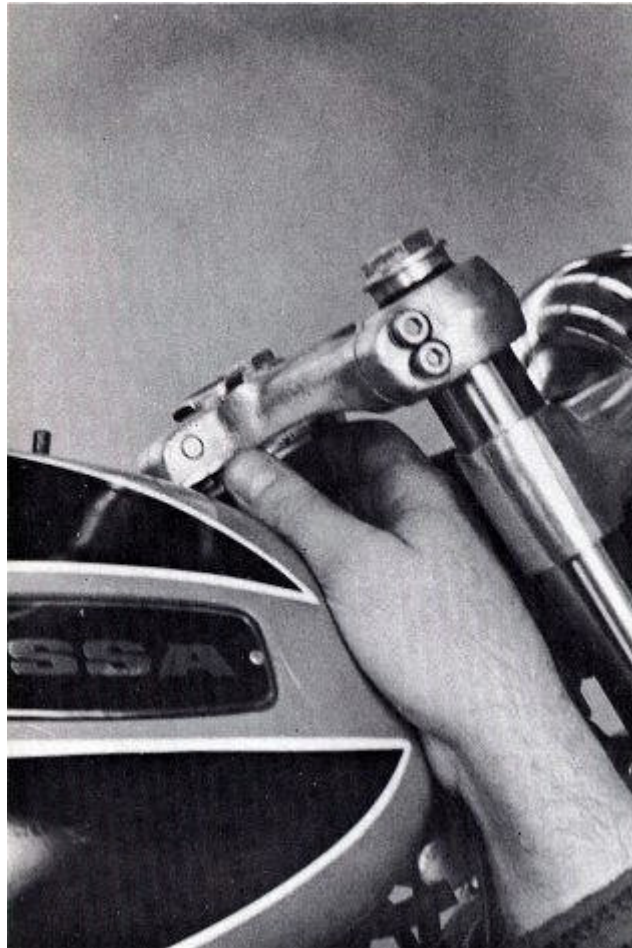


FIG. 186

24. Para ajustar los rodamientos de dirección, primero afloje la tuerca de 27 mm sobre la tija superior. Afloje el tornillo Allen de 8 mm se halla sobre la tija superior. Afloje todos los pernos de 6 mm tenedor pizca tubo de la tija superior.

25. Para ajustar los rodamientos de dirección, a su vez la columna de dirección tuerca collar 1 / 8 vuelta hacia la derecha golpeando con un mazo y la deriva. (Fig. 187) Compruebe la sensación de los cojinetes giratorios de nuevo por los tenedores de ida y vuelta. Si todavía están demasiado sueltas, gire la tuerca de otro 1 / 8 vuelta y comprobar el sentir. Repita este proceso hasta que el ajuste deseado. Golpear suavemente en la tija superior con un mazo de cuero crudo o de plástico. Apriete los cuatro tubos de 6 mm de tenedor Allen pernos de apriete de 10 libras / pie. torque. Apriete el eje de 8 mm de dirección perno sujetador Allen a 15 libras / pie. torque. Apretar la tuerca de 27 mm sobre la tija superior a 35 libras / pie. torque.

26. Para aflojar los rodamientos de dirección, afloje los cuatro tubos de 6 mm de tenedor pernos de apriete Allen en la tija superior, afloje la tuerca de 27 mm sobre la tija superior, y aflojar el eje de 8 mm de dirección perno sujetador Allen. Gire la tuerca del eje de dirección cuello en sentido antihorario 1 / 8, por rotación, golpeándola con un martillo y punzón. Gire la horquilla adelante y atrás para ver si gratuidad. Si todavía están demasiado apretados, afloje la tuerca collar otro 1 / 8 de vuelta una y otra vez.

Repita este proceso hasta que el ajuste deseado. Golpear suavemente el yugo superior en todas las direcciones con

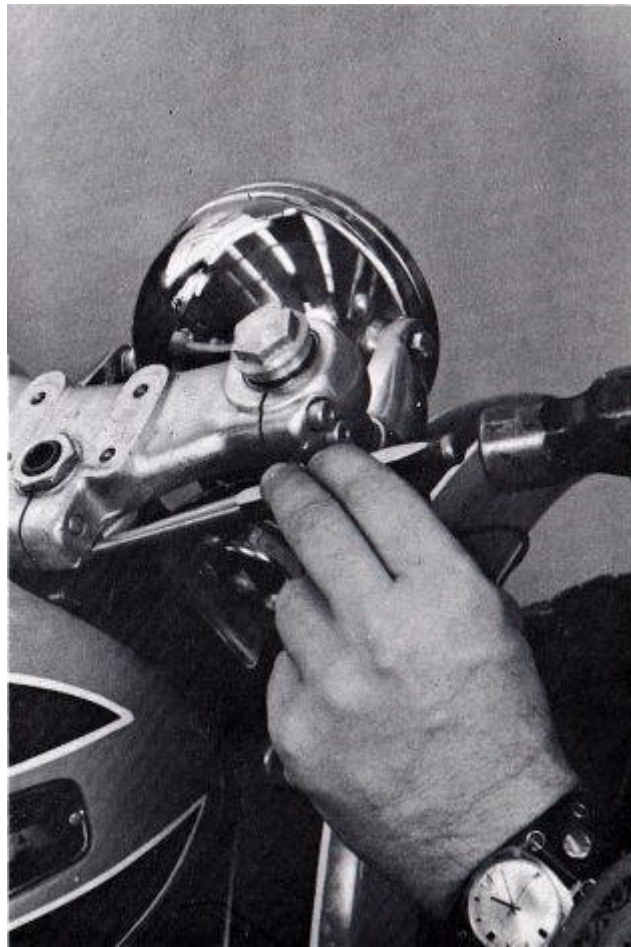


FIG. 187

Página 145

un mazo de plástico o de cuero crudo. Apriete los pernos tenedor del tubo de goma a 10 libras / pie. Apriete el eje de 8 mm de dirección perno sujetador Allen a 15 libras / pie. Apriete la tuerca de 27 mm sobre la tija superior a 35 libras / pie.

27. Vuelva a colocar el manillar en la tija superior. Iniciar los cuatro pernos de 6 mm manillar de sujeción Allen y ejecutarlos en forma pareja hasta que queden bien ajustados. Posición de las barras donde quieras, a continuación, apriete los pernos de manera uniforme a 10 ft. libras.

28. Dirija el cable del freno delantero hasta el equipo de frenos. Coloque el extremo del cable exterior dentro de la parada en la placa de soporte del freno. Levante el brazo del freno al alza en la medida de lo posible y deslice la boquilla del cable en el extremo del brazo. Ajuste el freno con el tornillo de mariposa de ajuste de la palanca del manillar.

29. Quite la tuerca de 25 mm de columna de sujeción del tubo tenedor derecha. Vierta 190 a 200 cc de paso total SAE 80 Racing Gear Box de aceite o aceite SAE 30 del motor en la pierna derecha tenedor.

30. Capítulo 1 de esta parte (Parte D) de este manual se describe el cambio de aceite tenedor. Los últimos nueve párrafos del capítulo que describen el método adecuado para el servicio de los controles de bolas que se colocan dentro de cada tuerca de horquilla. Consulte este capítulo para obtener información relativa a estos controles pelota.

31. sólo los modelos de Pioneer. Coloque el soporte de cuentakilómetros metros en la parte superior del tubo tenedor derecho y empuje la tuerca de horquilla a través de él. Enrosque la tuerca en la medida que pueda con la mano, o por lo menos dos o tres vueltas, antes de usar una llave en ella. Par a 50 libras / pie. mientras mantiene el soporte del velocímetro en su lugar.

32. Retire el tapón de horquilla izquierda y vierta la cantidad correcta de aceite adecuado en la pierna izquierda tenedor. Instale la tuerca y apriete de 50 libras / pie.

33. Ponga el tanque de combustible de la manguera del respiradero de nuevo en la final de la columna de dirección.

34. En los modelos de Pioneer, conecte el cable del velocímetro a la unidad de disco en la rueda delantera.

CARACTERÍSTICAS Y DATOS

	250	250	250	250	175	175
MOTOR	StilettoMX	Stiletto T.T.	Pionero	Plonker	Estilete	Pionero
1. Tipo	Dos ciclos	Dos ciclos	Dos ciclos	Dos ciclos	Dos ciclos	Dos ciclos
2. N ° de cilindros	Uno	Uno	Uno	Uno	Uno	Uno
3. Agujero	72 mm	72 mm	72 mm	72 mm	60,9 mm	60,9 m m
4. Golpe	60 mm	60 mm	60 mm	60 mm	60 mm	60 mm
5. Desplazamiento	244 cc	244 cc	244 cc	244 cc	175 cc	175 cc
6. Relación de	12,3 a 1	13,4 a 1	12,3 a 1	9,8 a 1	13,0 a 1	10,2 a 1

compresión						
7. Los tamaños de émbolo	Estándar	Estándar	Estándar	Estándar	Estándar	Estándar
Disponible	Primero más (+ 0,2 mm)	1 de más de (+ 2 mm)	1 de más (+ 0,2 mm)	Primero más (+ 0,2 mm)	1 de más de (+ 2 mm)	1 de más (+ 0,2 mm)
	Segundo más (+ A mm)	Segundo más (+ A mm)	Segundo más (+ A mm)	Segundo más (+ A mm)	Segundo más (+ A mm)	Segundo más (+ A mm)
	Tercero más (+ 0,6 mm)	Tercero más (+ 0,6 mm)	Tercero más (+ 0,6 mm)	Tercero más (+ 0,6 mm)	Tercero más (+ 0,6 mm)	Tercero más (+ 0,6 mm)

CARBURADOR

1. Marca	IRZ	IRZ	IRZ	IRZ	IRZ	IRZ
2. Tipo	Doble aguja	Doble aguja	Doble aguja	Aguja Sencilla	Doble aguja	Doble aguja
3. Venturi Diámetro	33 mm	33 mm	29 mm	27 mm	29 mm	29 mm
4. Tamaño principal del Jet de gama media	76	96	* 68 ** 75	N / A	80	82
5. Hi-Speed Tamaño Jet principal	115	108	* 106 ** 105	110	90	100
6. Tamaño piloto del jet	40	40	* 40 ** 53	48	40	35
7. Diapositiva	N ° 4	No. 4	N ° 4	No. 5	N ° 4	N ° 6

* Modelos 1971
** Modelos 1972

CARACTERÍSTICAS Y DATOS

	Stiletto 250 MX	Stiletto 250 T.T.	250 de Pioneer	250 Plonker	Stiletto 175	175 de Pioneer
ELECTRICIDAD						
1. Encendido	Magneto volante	Magneto volante	Magneto volante	Magneto volante	Magneto volante	Magneto volante
2. Iluminación	Ninguno	Ninguno	Batería	Directo A.C.	Ninguno	Batería
3. Voltaje del sistema de iluminación	Ninguno	Ninguno	6 V	6 V	Ninguno	6 V
4. Sistema de encendido	Pointless Electrónica del Estado Sólido	Pointless Electrónica del Estado Sólido	Pointless Electrónica del Estado Sólido	Pointless Electrónica del Estado Sólido	Pointless Electrónica del Estado Sólido	Pointless Electrónica del Estado Sólido
5. Bujía	NGK B10EN o equivalente	NGK B10EN o equivalente	GN K B9ES o equivalente	NGK B8ES o equivalente	NGK B10EN o equivalente	NGK B9ES o equivalente
6. Faro Bombilla	Ninguno	Ninguno	6 V 3013OW	6 V 3013OW	Ninguno	6 V 3013OW
7. Cola / Stop Bombilla	Ninguno	Ninguno	6 V 5/20W	6 V 5/15W (2 bombillas)	Ninguno	6 V 5/20W
8. Indicador de lámpara de haz de alta	Ninguno	Ninguno	6 V 1,5 W	Ninguno	Ninguno	6 V 1,5 W
ENGRANAJE						
1. Relación de transmisión	2.26:1	2.26:1	2.26:1	2.26:1	2.26:1	2.26:1

[illegible]

	Aceite de Motor	Aceite de Motor	Aceite de Motor	Aceite de Motor	Aceite de Motor	Aceite de Motor
--	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

CARACTERÍSTICAS Y DATOS

	250Stiletto MX	250Stiletto T.T.	250Pioneer	250Plonker	175Stiletto	175Pioneer
PRIMARIA DE LA CADENA						
1. Marca	Joresa 2032-50	Joresa 2032-50	Joresa 2032-50	Joresa 2032-50	Joresa 2032-50	Joresa 2032-50
2. Campo	3 / 8 "- de dos hileras	3 / 8 "- de dos hileras	3 / 8 "- de dos hileras	3 / 8 "- de dos hileras	3 / 8 ", de dos hileras	3 / 8 "- de dos hileras
3. Ancho	0,225	0,225	0,225	0,225	0,225	0,225
4. Diameterof Rodillos	1 / 4 "	1 / 4 "	1 / 4 "	1 / 4 "	1 / 4 "	1 / 4 "
5. N de enlaces	50	50	50	50	50	50
POSTERIOR DE LA CADENA						
1. Marca	Joresa 520	Joresa 520	Joresa 520	Joresa 520	Joresa 520	Joresa 520
2. Campo	5/8-	5/8-	5/8-	5/8-	5/8-	5/8-
3. Ancho	0,255 (01.04 ")	0,255 (01.04 ")	0,255 (01.04 ")	0,255 (01.04 ")	0,255 (01.04 ")	0,255 (01.04 ")
4. Diámetro de los Rodillos	0,4 "	0,4 "	0,4 "	0,4 "	0,4 "	0,4 "

5. Número de Enlaces	116	116	106	96	116	106
SUSPENSION DELANTERA						
1. Tipo	Betor telescópicas	Betor telescópicas	Betor telescópicas	Betor telescópicas	Betor telescópicas	Betor telescópicas
2. De viajes	6 1 / 2 "	6 1 / 2 "	6 1 / 2 "	7 "	6 1 / 2 "	6 1 / 2 "
3. Tipo de Aceite	Paso total lubricante SAE 80WRacing caja de engranajes o SAE 30W Aceite de Motor	Paso total lubricante SAE 80WRacing caja de engranajes o SAE 30W Aceite de Motor	Paso total lubricante SAE 80WRacing caja de engranajes o SAE 30W Aceite de Motor	Paso total lubricante SAE 80WRacing caja de engranajes o SAE 30W Aceite de Motor	Paso total lubricante SAE 80WRacing caja de engranajes o SAE 30W Aceite de Motor	Paso total lubricante SAE 80WRacing caja de engranajes o SAE 30W Aceite de Motor
4. Cantidad por la pierna.	200 C.C.	200 C.C.	200 C.C.	200 C.C.	200 C.C.	200 C.C.

CARACTERÍSTICAS Y DATOS

	<i>Stiletto 250 MX</i>	<i>Stiletto 250 T.T.</i>	<i>250 de Pioneer</i>	<i>250 Plonker</i>	<i>Stiletto 175</i>	<i>175 de Pioneer</i>
SUSPENSIÓN TRASERA						
1. Tipo	Betor 5-vías ajustables	Betor 5-vías ajustables	Betor 5-vías ajustables	Betor 5-vías ajustables	Betor 5-vías ajustables	Betor 5-vías ajustables
2. De viajes	3 1 / 2 "	3 1 / 2 "	3 1 / 2 "	3 1 / 2 "	3 1 / 2 "	3 1 / 2 "
Ruedas y neumáticos						
1. Neumático	3,00 x 21	3,50 x 19	3,00 x 21	2,75 x 21	3,00 x 21	3,00 x 21

delantero	perilla	ensayos	perilla	ensayos	perilla	perilla
2. Neumáticos traseros	4,00 x 18 Perilla	4,00 x 18 Perilla	4,00 x 18 Perilla	4,00 x 18 ensayos	4,00 x 18 Perilla	4,00 x 18 Perilla
3. Radios, rueda delantera	36	36	36	36	36	36
4. Radios, la rueda trasera	36	36	36	36	36	36
5. Habló Diámetro	4 mm en eje de 3 mm en el borde	4 mm en eje de 3 mm en el borde	4 mm en eje de 3 mm en el borde	4 mm en eje de 3 mm en el borde	4 mm en eje de 3 mm en el borde	4 mm en eje de 3 mm en el borde
6. Las presiones del neumático	8-10 frente 10 a 15 atrás	8-10 10-15 frente trasera	8-10 frente 10 a 15 atrás	4-6 frente a 6-8 trasera	8-10 frente 10 a 15 atrás	8-10 frente 10 a 15 atrás

Página 150

CARACTERÍSTICAS Y DATOS

	Stiletto 250 MX	Stiletto 250 T.T.	250 de Pioneer	250 Plonker	Stiletto 175	175 de Pioneer
FRENOS						
1. Tipo	Interna en expansión, líder en calzado único.	Interna en expansión, líder en calzado único.	Interna en expansión, líder en calzado único.	Interna en expansión, líder en calzado único.	Interna en expansión, líder en calzado único.	Interna en expansión, líder en calzado único.
2. Diámetro del tambor	158 mm	158 mm	158 mrn	122 mm	158 mm	158 mm
DATOS GENERALES						
1. Distancia	54,5 "	54,5 "	54,5 "	51 "	54,5 "	54,5 "

entre ejes						
2. Longitud total	81 "	81 "	81 "	77 "	81 "	81 "
3. Una silla de altura	31 "	31 "	31 "	30 "	31 "	31 "
4. Distancia mínima del suelo	7 "	6 "	10 "	10 1 / 2 "	7 "	10 "
5. Peso en seco	233 libras.	236 libras.	242 libras.	197 libras.	228 libras.	242 libras.
6. Capacidad del tanque de combustible	2,6 galones.	2,6 galones.	3 chicas.	1,5 galones.	2,6 galones.	3 chicas.
7. Reserva de Capacidad	1 / 2 gal.	1 / 2 gal.	1 / 2 gal.	0.3 gal.	1 / 2 gal.	1 / 2 gal.