

FREINS ET ROUES

BREMSSEN UND RÄDER

Relier à la petite soupape de purge placée sur la baguette un petit tuyau en plastique.
Déplacer le levier du frein afin qu'il durcis et pourtant, le tenant tiré, ouvrir et fermer rapidement la petite soupape de purge.

Laisser libre le frein.

Répéter plusieurs fois cette opération afin que le liquide en sort sans bulles d'air.

Vidange effectuée, vérifier le niveau du fluide dans le réservoir (fig. 159).

Attention! Ne pas mélanger de différentes qualités de fluide des freins.

On conseille AGIP-F1-BRAKE FLUID SUPER HD (SAE J 1073 c).

FREIN ARRIERE

Le frein arrière est du type à tambour, pour en contrôler les conditions il faut vérifier: la surface intérieure du tambour; elle doit être en bon état et ne pas avoir de rayures. Mesurer le diamètre intérieur du tambour en plusieurs directions pour contrôler l'entité d'une ovalisation éventuelle. Rectifier, si nécessaire, le tambour.
Ovalisation max: 0,08 mm.

Le diamètre max. intérieur que le tambour peut avoir (pour normale usure ou rectification) est de 159 mm.
Épaisseur min. des joints de frottement: 2,0 mm.

Verbinden Sie einen Schlauch mit dem Entlüftungsventil.

Betätigen Sie den Bremshebel mehrmals, bis dieser sich festfrisst und dann, unter gezogenen Hebel, öffnen Sie das Ventil.

Schliessen Sie das Ventil und lassen Sie den Hebel los. Wiederholen Sie dieses Verfahren, bis die aus dem Ventil herauskommende Flüssigkeit mehr keine Luftblasen zeigt.

Prüfen Sie, dass der Bremsflüssigkeitsstand richtig ist (Abb. 159).

ACHTUNG! Mischen Sie niemals verschiedenartige Bremsflüssigkeiten. Verwenden Sie nur AGIP-F1-BRAKE FLUID SUPER HD (SAE J 1073c).

HINTERBREMSSE

Die Hinterbremse ist eine Trommelbremse; um ihren Zustand zu prüfen, sind folgende Kontrollen nötig: prüfen Sie, dass die innere Trommelfläche keine Rille zeigt.

Messen Sie den inneren Trommeldurchmesser an verschiedenen Stellungen ab, um die eventuelle Unrundung festzustellen.

Höchste Trommelunrundung: 0,08 mm.

Wenn nötig, schleifen Sie die Trommel.

Höchstinnendurchmesser: 159 mm.

Mindeststärke der Reibungsdichtungen: 2,00 mm.

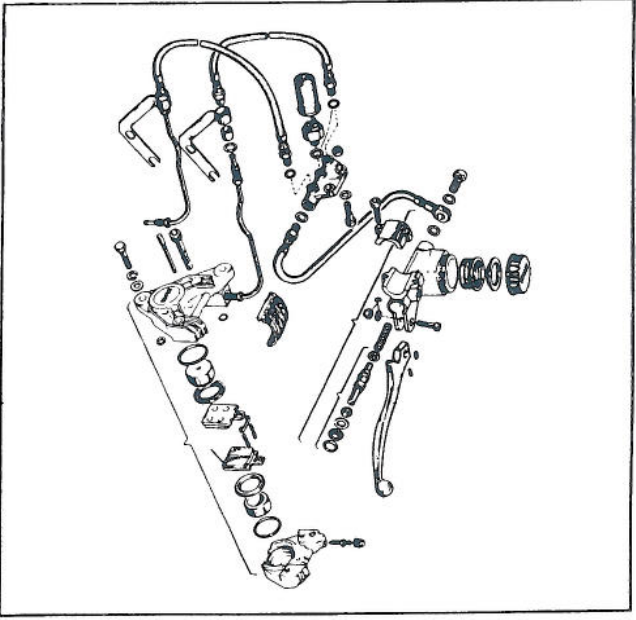


Fig. 159

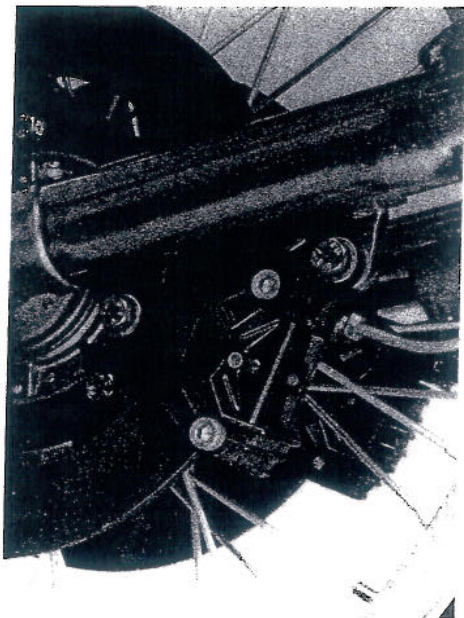


Fig. 157

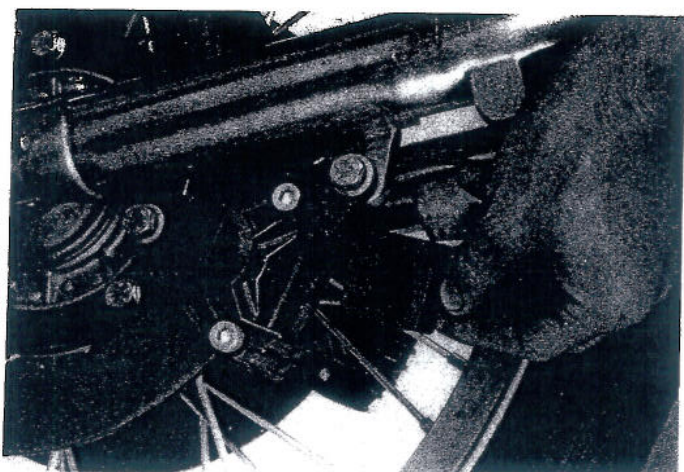


Fig. 158

FREINS ET ROUES

BREMSSEN UND RÄDER

FREIN AVANT

L'on peut extraire bien facilement les pastilles en ôtant la goupille et le petit ressort (fig. 157 - fig. 158) après avoir enlevé le couvercle en plastique placé sur la pince du frein.

- Au moyen d'une jauge vérifier l'état d'usure des pastilles. Epaisseur minimum: 4 mm.

- Contrôler l'état de chaque disque. Si sa surface a des criques, des rayures, de petites imperfections, etc., il faut procéder à rectifier les deux côtés du disque.

Nota: L'épaisseur minimum du disque (après meulages ou pour usure normale) est de 5,8 mm.

- Poser la tige d'un comparateur sur la surface du disque et tourner lentement la roue. En cette façon l'on peut contrôler s'il y a des distortions du disque ou des erreurs d'assemblage ou d'usinage.

Lecture min. consentie sur le comparateur: 0,10 mm.

Au cas où le disque a des distortions, des traces de criques (dues à chocs, etc) ou si son épaisseur est au min. ne pas hésiter à substituer le disque même.

INSTRUCTIONS POUR LE NETTOYAGE DE L'INSTALLATION DES FREINS

Lors de la substitution du fluide et si nécessaire, purger l'installation des freins.

Si la course du levier du frein est longue et élastique ça signifie qu'il y a des bulles d'air dans le circuit des freins.

Remplir de fluide le réservoir et sans remettre le bouchon déplacer lentement le levier dans les deux directions beaucoup de fois jusqu'à ne plus voir des bulles d'air sortir du fluide.

VORDERBREMSE

Die Herausziehung der Bremsklötze ist ganz leicht und sie ist folgenderweise auszuführen; entfernen Sie den Kunststoffdeckel des Bremsstättels und ziehen Sie den Bolzen und die Feder heraus.

- Messen Sie die Klötzenstärke durch Lehre ab. Mindeststärke: 4 mm.

- Prüfen Sie den guten Zustand jeder Scheibe. Sollte die Scheibenfläche irgendwelche Beschädigung zeigen, so sind beide Scheibenflächen zu schleifen.

Bemerkten. Mindestscheibenstärke: 5,8 mm.

- Prüfen Sie durch Messuhr, dass die Bremscheibe keine Formänderung und keinen Einbaufehler zeigt.

Zulässige Höchstablesung auf der Messuhr: 0,10 mm.

Wenn die Bremscheibe Formänderungen, Rissen zeigt, oder wenn sie die Mindeststärke erreicht hat, ersetzen Sie die Bremscheibe.

ENTLÜFTUNG DER BREMSANLAGE

Wenn die Flüssigkeit ersetzt wird und wenn Sie es für nötig halten, nehmen Sie die Entlüftung der Bremsanlage vor.

Ein langer und schwammiger Weg des Bremshebels zeigt das Vorhandensein von Luftblasen in der Anlage.

Füllen Sie den Behälter mit Flüssigkeit und betätigen Sie langsam den Bremshebel mehrmals nach beiden Richtungen, bis Sie mehr keine Luftblasen sehen, die aus dem Behälter herauskommen.

REVISION MOTEUR

canisme de la mise en marche à pédale, la fig. 155 montre tous les éléments de l'ensemble.

CARBURATEURS

Le démontage des carburateurs est une opération très simple et n'a pas besoin d'instructions particulières. Il est toutefois bien utile de se rapporter à la fig. 156 pour tous les opérations qui concernent le démontage et le remontage de divers éléments.

Vérifier soigneusement que les jets de chaque carburateur soient parfaitement libres. Avant le remontage y souffler de l'air comprimé.

Vérifier que la soupape à gaz et les parois du logement où elle glisse n'aient pas de rayures, de criques ou traces de forçement.

Contrôler que le pointeau et son siège soient en bon état et en mesure d'assurer une bonne étanchéité.

Vérifier en outre l'état du pointeau conique: il ne doit pas avoir de traces d'usure ou d'endommagements.

Nettoyer soigneusement le filtre de l'essence dont chaque carburateur est pourvu.

Contrôler attentivement que les douilles d'attaque des carburateurs soient en bon état et n'aient pas de traces de criques ou d'endommagements.

Régler le cavet de commande de la soupape du gaz de chaque carburateur afin qu'il présente une marche à vide de 1,5 ÷ 2,0 mm.

	500	350
Jeu du maximum	105	98
Pulvérisateur	260 AB	260 AH
Jeu du minimum	65	45
Pointeau conique	K5 - 2ème coche	E2 - 2ème coche
Soupape du gaz	60/4	40

MOTOR ÜBERHOHLUNG

vorrichtung betrifft, beziehen Sie Sich auf die Abb. 155, die alle Bestandteile zeigt.

VERGASER

Der Ausbau der Vergaser ist ganz leicht und besondere Erklärungen sind unnötig. Was den Ausbau und den Wiedereinbau der verschiedenen Bestandteile betrifft, beziehen Sie Sich auf die Abb. 156.

Prüfen Sie dass, die Düsen jedes Vergasers ganz sauber sind. Vor Wiedereinbau blasen Sie Pressluft in die Düsen. Der Gasschieber und die Wände seines Gehäuses dürfen keine Risse, keine Rillen und keine weitere Beschädigungen zeigen.

Prüfen Sie, dass die Schwimmmadel und ihr Gehäuse in gutem Zustand sind.

Prüfen Sie ausserdem den guten Zustand der Düsenadel. Putzen Sie sorgfältig das Benzinflter, womit jeder Vergaser versehen ist.

Prüfen Sie den guten Zustand der Verbindungsrohre, die keine Beschädigung zeigen dürfen. Stellen Sie das Gasschieberkabel so ein, dass der Leerlauf 1,5 ÷ 2,0 mm beträgt.

	500	350
Hauptdüse	105	98
Nadeldüse	260 AB	260 AH
Leerlaufdüse	65	45
Düsenadel	K5 - 2. Schlitz	E2 - 2. Schlitz
Gasschieber	60/4	40



Fig. 154

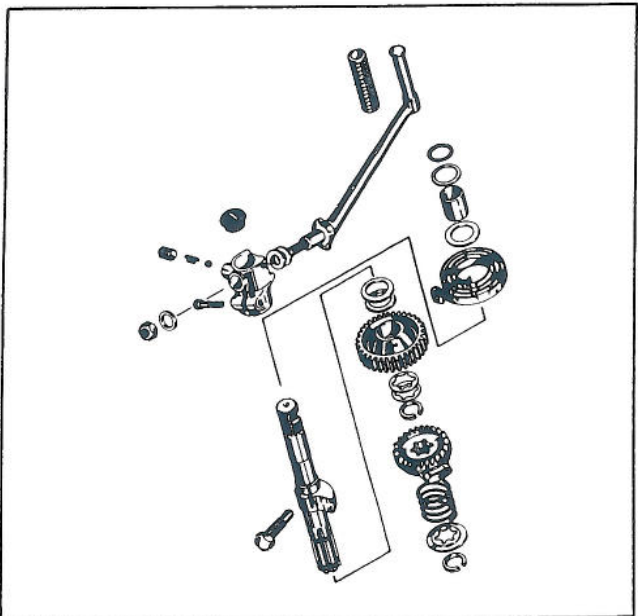


Fig. 155

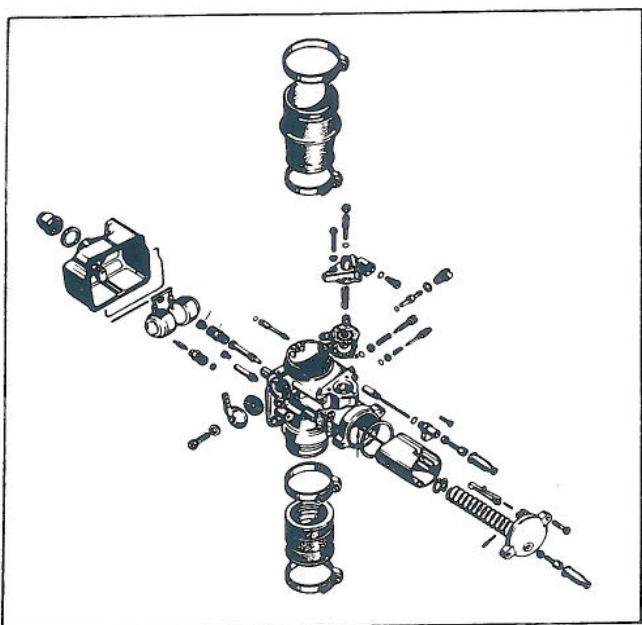


Fig. 156

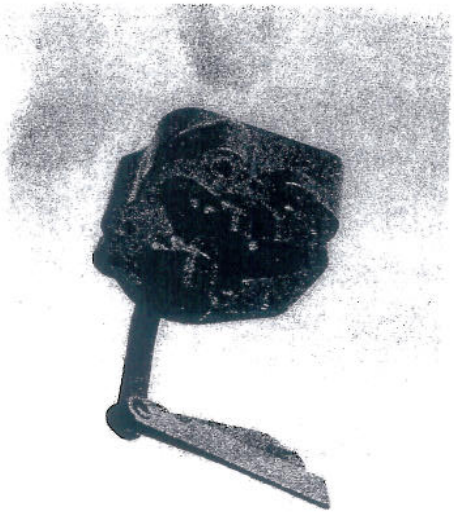


Fig. 150

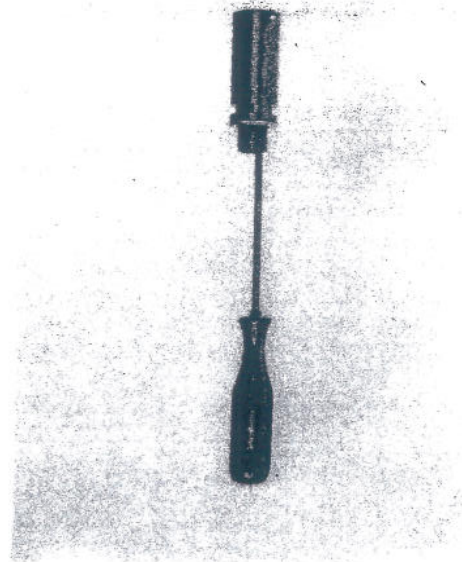


Fig. 152

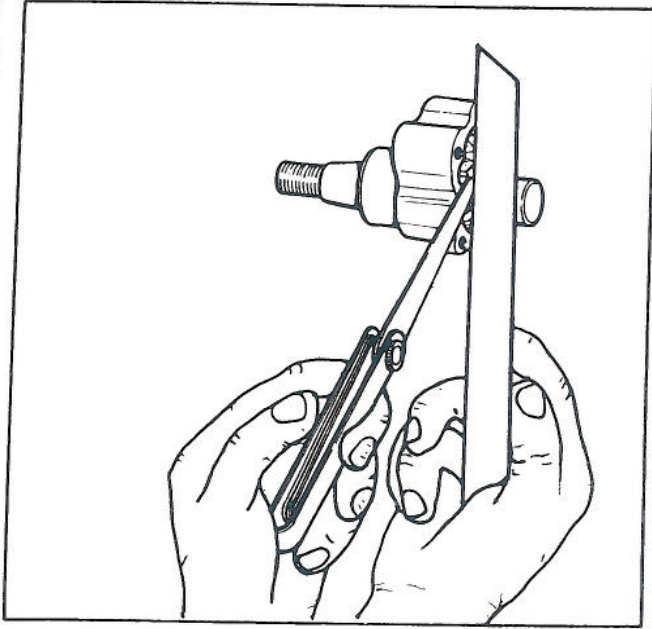


Fig. 151



Fig. 153

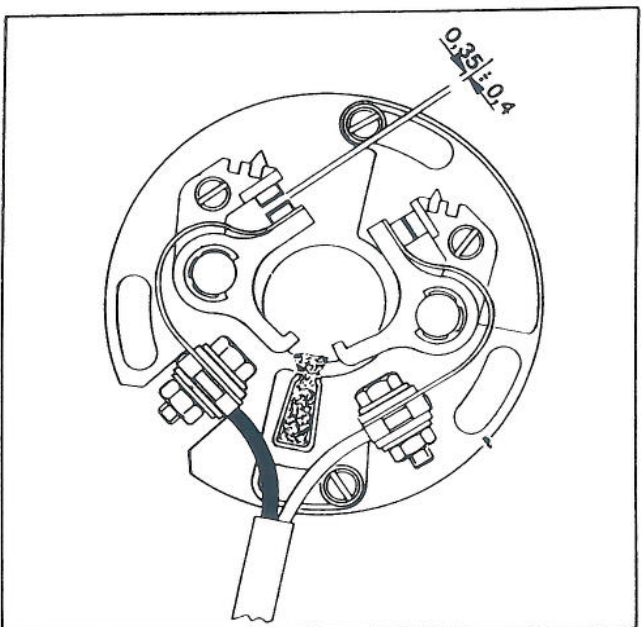


Fig. 146

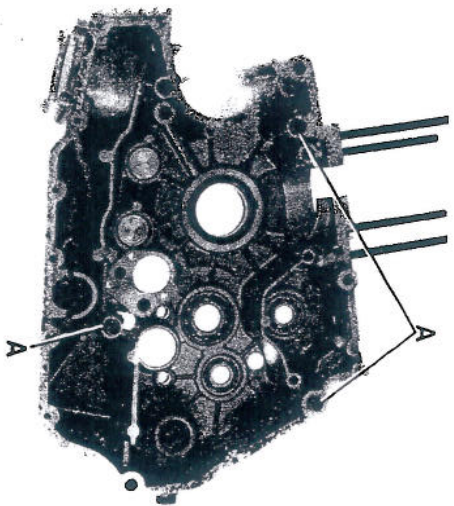


Fig. 147

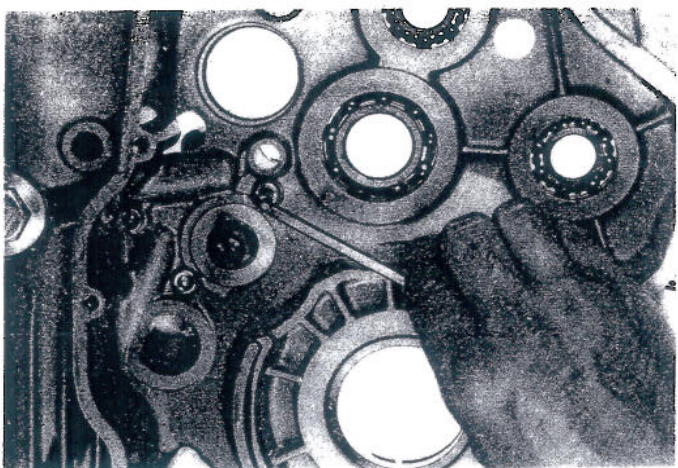


Fig. 148

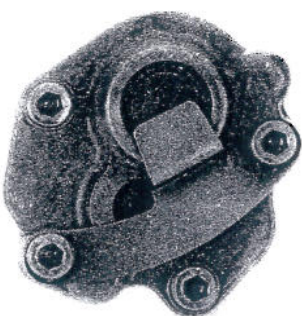


Fig. 149

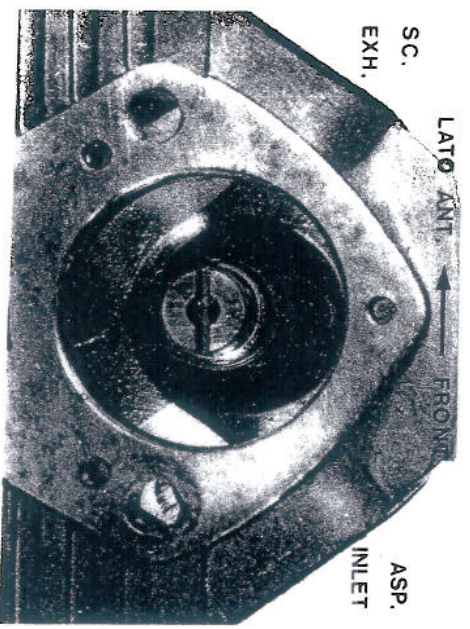


Fig. 144

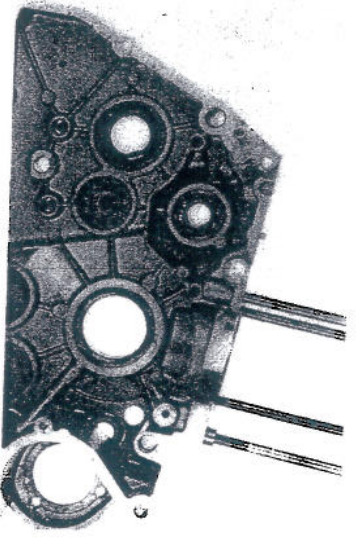


Fig. 143

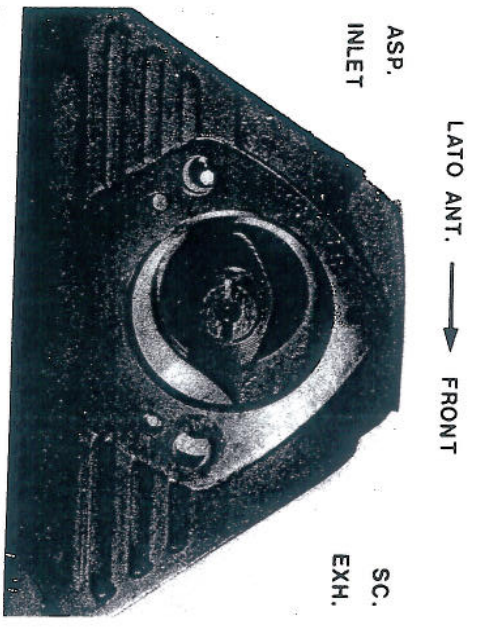


Fig. 145

REVISION MOTEUR

MOTOR ÜBERHOHLUNG

logement; vérifier en outre que les douilles ne soient pas détériorées ou endommagées.

Contrôler le jeu entre engrenages et logement soit en sens radial (fig. 150) qu'en sens axial (fig. 151).

Jeu radial prescrit: $0,040 \div 0,094$ mm (usure max: $0,13$).

Jeu axial prescrit: $0,015 \div 0,025$ mm (usure max: $0,04$).

Si un ou plus parties de la pompe sont détériorées, ou si le jeu axial ou radial est excessif, remplacer complètement l'ensemble de la pompe.

Il est à remarquer que Ducati Meccanica ne fournit que pompes déjà montées afin d'assurer à ce group la plus grande efficacité.

Au moyen d'un tournevis contrôler que la soupape limitatrice de pression soit libre de fonctionner régulièrement (fig. 152).

Vérifier soigneusement qu'il n'y a pas traces d'impuretés ou de corps étrangers.

Vérifier aussi que la soupape de sûreté placée à l'intérieur du boulon de fixation de l'élément filtrant soit libre de fonctionner (fig. 153).

C) REMONTAGE

Répéter dans l'ordre contraire les opérations décrites dans la phase de démontage.

Nota: substituer l'élément filtrant (cartouche) et nettoyer à fond au moyen d'essence et d'air comprimé le filtre à filet (fig. 154).

MECANISME DE MISE EN MARCHÉ A PEDALE

Pour ce qui concerne le démontage et le remontage du mé-

Büchsen und die Wände des Zahnradergehäuses müssen unbeschädigt sein.

Prüfen Sie das Radialspiel (Abb. 150) sowie das Längsspiel (Abb. 151) zwischen Zahnräder und Zahnradergehäuse.

Zulässiges Radialspiel: $0,040 \div 0,094$ mm (Abnutzungsgrenze: $0,13$ mm).

Zulässiges Längsspiel: $0,015 \div 0,025$ mm (Abnutzungsgrenze: $0,04$ mm).

Sollten eine oder mehr Bestandteile der Ölpumpe Abnutzung zeigen, oder sollte das Längsspiel wie auch das Radialspiel die obengenannten Werte überschreiten, so ersetzen Sie die ganze Ölpumpegruppe.

Die Ducati Meccanica liefert nur Ölpumpegruppe, um die höchste Leistungsfähigkeit zu gewährleisten.

Prüfen Sie, dass das Druckreduzierventil leistungsfähig ist (Abb. 152). Es darf keine Unsauberkeitspuren oder Fremdkörper zeigen.

Prüfen Sie, dass das Rücklaufventil leistungsfähig ist. Es befindet sich im Innere des Filterpatronebolzens (Abb. 153).

C) WIEDEREINBAU

Führen Sie die Ausbaubarbeiten in umgekehrter Reihenfolge aus.

Bemerkungen. Ersetzen Sie die Filterpatrone und machen Sie das Sieb durch Benzin oder Pressluft sauber (Abb. 154).

KICKSTARTERVORRICHTUNG

Was den Ausbau und den Wiedereinbau der Kickstarter-

REVISION MOTEUR

les placées sur l'arbre de commande de la chaîne de distribution (fig. 141).

Nota: après avoir fermé les carters et remonté le moteur faire attention à remettre l'avance automatique dans le sens exact.

Quand l'arbre à came de gauche (côté générateur) est dans la position indiquée en fig. 144 et l'arbre à came de droit dans la position montrée en fig. 145, le couple inférieur de pointes (fil noir) doit commencer à s'ouvrir.

Dans cette façon l'on est bien sûr que l'avance automatique a été monté dans le sens exact (fig. 146). Ensuite régler comme déjà vu ("Entretien") l'avance à l'allumage et l'évitage des pointes.

ATTENTION! Vérifier que, entre les deux semi-carters, outre le joint, il y a trois petites douilles de repérage (A - fig. 147) et deux bagues de caoutchouc (O-Ring).

6) POMPE A L'HUILE

A) DEMONTAGE

La pompe à l'huile se trouve à l'intérieur du semi-carter droit.

Pour détacher l'ensemble de la pompe du semi-carter, dévisser les trois boulons à tête creuse hexagonale (fig. 148).

Enlever le couvercle de la pompe en dévissant les quatre boulons à tête creuse hexagonale (fig. 149).

B) CONTROLES

Contrôler l'état des dents des engrenages et des parois du

Fig. 144 - 145: lato anteriore = côté avant

ASP = Aspiration

SC = Echappement

MOTOR ÜBERHOHLUNG

kettenbetätigungswelle genau an ihren Platz zurückkehren (Abb. 141).

Bemerkun. Nachdem Sie die Motorgehäusen wieder eingebaut haben, achten Sie darauf, dass der Fliehkraftregler von der richtigen Seite eingesetzt wird.

Wenn die linke Nockenwelle (Generatorseite) so steht, wie die Abb. 144 zeigt, und die rechte Nockenwelle so steht, wie die Abb. 145 zeigt, müssen sich die untere Platinkontakte (schwarzer Draht) öffnen.

Schliesslich stellen Sie die Zündverstellung und den Platinkontaktenabstand ein (Abb. 146). (Beziehen Sie Sich auf den "Wartung"- Abschnitt dieses Handbuches).

ACHTUNG! Zwischen beiden Gehäusehäften sind drei Büchsen (A - Abb. 147) und zwei Gummiringe (O-Ring).

6) ÖLPUMPE

A) AUSBAU

Die Ölpumpe befindet sich in der rechten Kurbelgehäusehälfte. Um die Ölpumpe vom Kurbelgehäuse zu entfernen, schrauben Sie die drei Sechskantbolzen aus (Abb. 148).

Entfernen Sie den Ölpumpeckel, indem Sie die vier Sechskantbolzen abschrauben (Abb. 149).

B) PRÜFUNGEN

Prüfen Sie den guten Zustand der Zahnradzähne. Die

Abb. 144 - 145: lato anteriore = Vorderseite

ASP = Einsaugung

SC = Auspuff



Fig. 142



Fig. 142/a

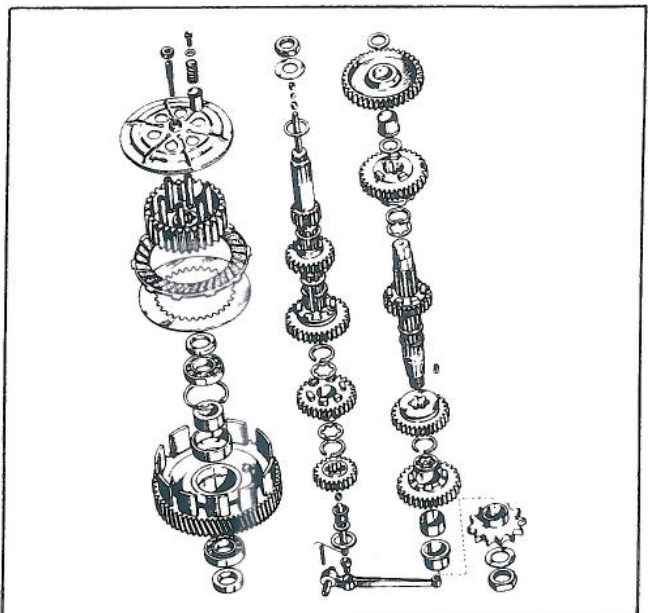


Fig. 142/b



Fig. 138

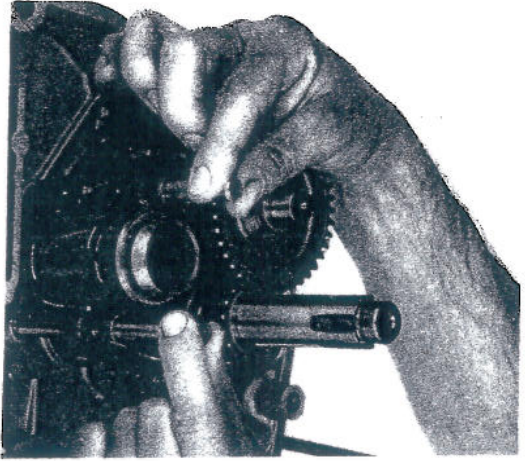


Fig. 139

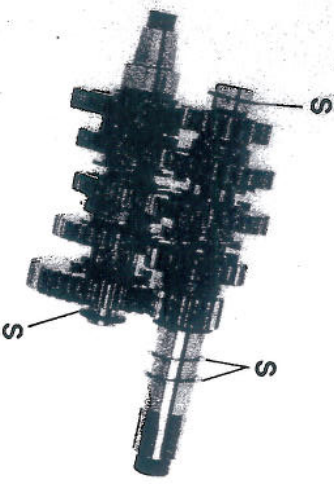


Fig. 140



Fig. 141

REVISION MOTEUR

B) CONTROLES

- Contrôler soigneusement que les dents frontales et les fourches sont en bon état, sans usure ou traces de surchauffage.
- Vérifier les conditions de la denture des engrenages.
- Contrôler la rectitude des arbres.
- Contrôler les conditions des rainures du barillet de sélection et des axes de guidage des fourches.

C) REMONTAGE

- Effectuer les opérations déjà vues pour le démontage suivant l'ordre contraire.
- Faire attention à :
 - Remettre tous les épaisseurs dans leur position originale.
 - Vérifier attentivement le JEU AXIAL des arbres du changement de vitesse.
 - JEU AXIAL PRESCRIT: $0,10 \div 0,25$ mm.
 - Si nécessaire, substituer 1 ou plus coussinets des arbres du changement de vitesse, rechauffer les semi-carters uniformément (si possible dans un four électrique) jusqu'à la température de 100° C environ. Pour enlever les coussinets il faudra donner un petit coup de maillet.
 - Monter les nouveaux coussinets pendant que le carter est encore chaud.
 - Attention à remonter les fourches à leur place et dans leur vers.
 - Après avoir uni les carters, contrôler attentivement le correct fonctionnement du changement de vitesse.
 - Attention à bien remonter à leur propre place les rondels.

MOTOR ÜBERHOHLUNG

B) PRÜFUNGEN

- Prüfen Sie sorgfältig, dass die Stirnritzhemerzähne und die Gabel in gutem Zustand sind. Sie dürfen keine Abnutzung- oder Überhitzspuren zeigen.
- Prüfen Sie den guten Zustand der Zahnradverzähne.
- Prüfen Sie die Geradlinigkeit der Schatwellen.
- Prüfen Sie den guten Zustand der Schaltgabelachsen sowie der Schaltwalzkehhlungen.

C) WIEDEREINBAU

- Führen Sie die Ausbaurbeiten in umgekehrter Reihenfolge aus.
- Achten Sie aufs Folgende:
 - Alle Distanzscheiben sind an den richtigen Platz einzusetzen.
 - Auf jeden Fall prüfen Sie sorgfältig das LÄNGSSPIEL der Schatwellen.
 - ZULÄSSIGES LÄNGSSPIEL: $0,10 \div 0,25$ mm.
 - Falls der Ersatz der Schatwellenlager nötig ist, erwärmen Sie die Gehäusehälften in einem elektrischen Ofen bis ca. 100° C. Klopfen Sie leicht mit einem Holzknüppel und die Lager kommen leicht heraus.
 - Setzen Sie die neuen Lager ein, während die Gehäusehälften noch warm sind.
 - Setzen Sie die Schaltgabel an ihren richtigen Platz und von der richtigen Seite ein.
 - Nachdem Sie die Gehäusehälften wieder zusammengesetzt haben, prüfen Sie die Leistungsfähigkeit des Getriebekastens.
 - Es ist sehr wichtig, dass die Distanzscheiben der Steuer-

REVISION MOTEUR

- Le couple de serrage des boulons des chapeaux de bielle est de 3,5 Kgm.
 - Avant de remonter le pignon de la transmission finale, vérifier les conditions du pignon, de la clavette et du logement de la clavette.
- Il faut se servir toujours d'une rondelle se sûreté **NOUVELLE** (fig. 138).

5) GROUPE CHANGEMENT DE VITESSE

A) DEMONTAGE

Ouvrir les carters, enlever du semi-carter gauche les deux petits arbres des fourches et ensuite les fourches et le barillet de sélection (fig. 139).

Après enlever les deux arbres et tous les engrenages.

Nota: pour faciliter l'opération, faire attention à ne pas confondre les fourchettes entre elles.

ATTENTION! Aux extrémités des arbres de boîte à vitesse il y a des rondelles de calage (s). Il faut faire grande attention à placer, au cours du remontage les rondelles dans la même place où elles se trouvaient avant le démontage (fig. 140).

On suit la même règle pour le petit arbre de la chaîne de distribution (fig. 141) et pour le barillet de sélection (fig. 142). (Voir dessins 142/a et 142/b).

MOTOR ÜBERHOHLUNG

- Das Drehmoment der Pleuelstangendeckelbolzen beträgt 3,5 Kgm.
 - Bevor Sie das Schaltungszahnrad wieder einsetzen, prüfen Sie den guten Zustand des Zahnrad, der Scheibfeder sowie des Scheibfederstizes.
- Benutzen Sie immer **NEUE** Sicherungsbleche (Abb. 138).

5) GETRIEBEKAESTEN

A) AUSBAU

Nachdem Sie die Gehäusehälften getrennt haben, entfernen Sie von der linken Hälfte beide Schaltgabelwellen, die Schaltgabel, sowie die Schaltwalze (Abb. 139).

Entfernen Sie das ganze Triebwerk (Wellen und Zahnräder).

Bemerkun. Um den Wiedereinbau zu erleichtern, achten Sie auf die Richtung der Schaltgabel. Achten Sie ausserdem, die Schaltgabel untereinander nicht zu verwechseln.

ACHTUNG! Unter jeder Schaltwelle befinden sich Distanzscheiben. Beim Wiedereinbau ist es sehr wichtig, dass die Distanzscheiben ganz genau an ihren Platz zurückkehren (Abb. 140).

Das gilt auch für die Steuerkettebetätigungswelle (Abb. 141) und für die Schaltwalze (Abb. 142) (Beziehen Sie Sich auf Abb. 142/a und 142/b).



Fig. 137

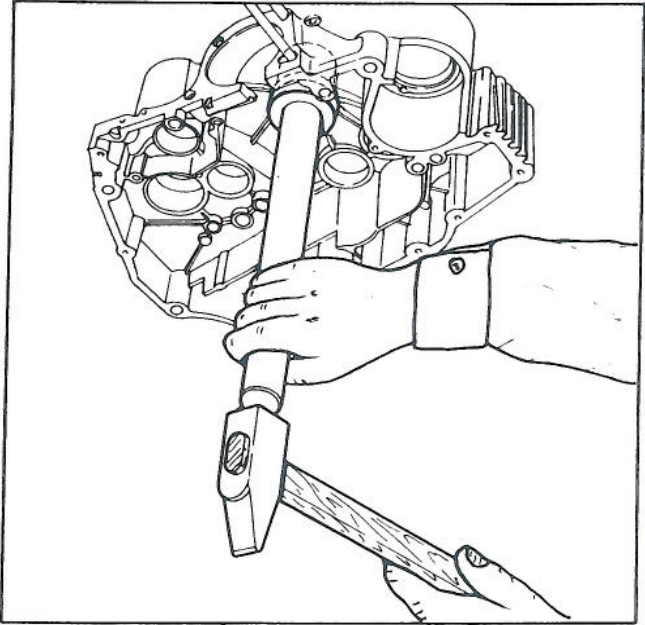


Fig. 135

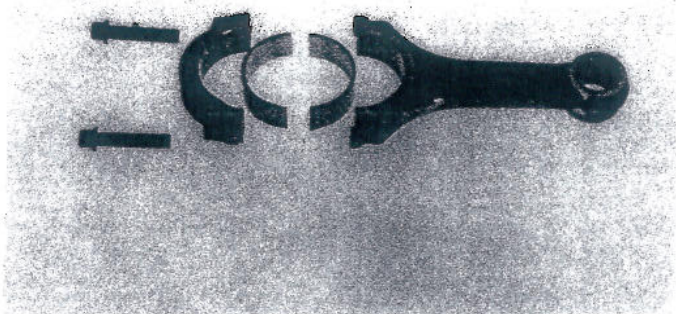


Fig. 136

REVISION MOTEUR

Chauffer les semi-carters à 100° C environ par un four électrique (afin d'avoir la max. uniformité de chauffage et éviter pourtant des distorsions) et procéder par un bateur (s'aider éventuellement avec un maillet en plastique) au montage des coussinets en bronze de banc (fig. 135). Faire attention à monter le coussinet en bronze dans la même position où se trouvait le vieux coussinet en bronze avant le démontage.

C) REMONTAGE

Procéder comme déjà vu pour le démontage, exécutant les opérations dans l'ordre inverse.

Faire attention :

- Lubrifier abondamment les coussinets en bronze avant le montage.
 - **Nota:** substituer les boulons de bielle chaque fois qu'on les démonte ou qu'on les desserre.
Ce point est **TRES IMPORTANT!**
 - Remonter chaque bielle sur le goujon sur lequel il travaillait avant le démontage.
 - Remonter chaque chapeau sur la bielle sur laquelle il se trouvait avant le démontage, et au même côté où il se trouvait (fig. 136).
 - Remonter chaque bielle au même où elle se trouvait avant le démontage.
 - Vérifier attentivement, au moyen d'un comparateur d'épaisseur le jeu axial de bielle (fig. 137).
- Jeu axial de bielle (au montage: $0,20 \div 0,30$ mm)
(usure max: $0,40$).

MOTOR ÜBERHOHLUNG

Erwärmen Sie die Gehäusehälften in einem elektrischen Ofen bis 100° C (um Formänderungen zu vermeiden) und setzen Sie die Hauptlager mit einem Schläger ein (wenn nötig klopfen Sie mit einem Kunststoffknüppel) (Abb. 135).

Setzen Sie die neuen Hauptlager in derselben Stellung ein, worin sich die alten Hauptlager befanden.

C) WIEDEREINBAU

Führen Sie die Ausbauarbeiten in umgekehrter Reihenfolge aus, beim Achten aufs Folgende:

- Schmieren Sie tüchtig die Hauptlager.
 - **Bemerken.** So oft die Pleuelbolzen losgeschraubt oder ausgeschraubt werden, sind sie immer zu ersetzen.
Das ist **SEHR WICHTIG!**
 - Setzen Sie jede Pleuelstange auf denselben Kurbelzapfen, worauf sie sich vor Ausbau befand.
 - Setzen Sie jeden Deckel auf seine ursprüngliche Pleuelstange und in seine ursprüngliche Richtung ein (Abb. 136).
- Jede Pleuelstange muss in dieselbe Stellung eingesetzt werden, worin sie sich vor Ausbau befand (d.h. sie muss dieselbe Richtung haben).
- Prüfen Sie das Längsspiel der Pleuelstangenköpfe sorgfältig mit der passenden Lehre (Abb. 137).
- Längsspiel des Pleuelstangenkopfs: $0,20 \div 0,30$ mm
(Abnützungsgrenze: $0,40$ mm).

REVISION MOTEUR

convenablement par un firme spécialisée avant de le remonter.

Des coussinets de bronze plus petits sont disponibles (0,25; 0,50) soit pour le banc que pour la bielle. S'adresser à une usine spécialisée de rectification.

Les raccords doivent avoir un rayon de 1,5 mm pour les goujons de bielle et de 2,0 mm pour les goujons de banc.

Après rectification contrôler que le jeu des goujons de bielle et celui des goujons de banc soit des valeurs prescrites.

REGLES POUR L'INSTALLATION DES COUSSINETS DE BANC

Avant de remonter les nouveaux coussinets de banc il faut contrôler l' hauteur de l'arbre moteur spécialement s'il a été changé.

On peut utiliser des joints d'étanchéité pour les mettre sous les coussinets en bronze en battement contre le carter afin que le jeu soit de $0,05 \div 0,10$ mm, l'arbre monté.

En cas de substitution des deux semi-carter il faut étendre le contrôle de l' hauteur du plan d'union du semi-carter au plan de battement du coussinet en bronze. Ensuite calculer les épaisseurs qu'on doit placer sous les coussinets en bronze faisant attention à calculer l'épaisseur du joint entre les deux semi-carter et l'épaisseur des coussinets en bronze. On peut même monter les deux semi-carter sans joint central: mais il faut contrôler que les plans soient parfaits et les unir par des joints liquides qu'on trouve en commerce.

MOTOR ÜBERHOHLUNG

nötig, dass ihre Arbeitsflächen bei einer fachkundigen Werkstätte geschliffen und wieder behandelt werden.

Unterdimensionierte Hauptlager sowie Pleuellager sind vorhanden (0,25 und 0,50 mm).

Die Halbmesser der Abrundungen müssen 1,5 mm bei den Pleuellagerzapfen und 2,0 mm bei den Hauptlagerzapfen betragen.

Nach dem Schleifen und nach der Kurbelwellebehandlung prüfen Sie das Spiel bei den Hauptlagern sowie bei den Pleuellagern.

EINBAU DER HAUPTLAGER

Bevor Sie die neuen Hauptlager wieder einbauen, messen Sie die Kurbelwellehöhe ab, um das richtige Längsspiel zu erreichen.

Anschlagsscheiben sind vorhanden. Mann kann sie unter den Hauptlagerflansch setzen.

Längsspiel: $0,05 \div 0,10$ mm.

Falls beide Gehäusehälfen ersetzt werden, messen Sie den Abstand zwischen der Verbindungsfläche der Gehäusehälfen und der Fläche, wo sich der Hauptlagerflansch befindet, ab (wenn das Hauptlager eingebaut ist).

Rechnen Sie als aus, wieviele Anschlagsscheiben nötig sind, indem Sie die Stärke der Gehäusedichtung sowie der Hauptlager berücksichtigen.

Wenn nötig, kann man die Gehäusehälfen auch ohne Dichtung einbauen.

In diesem Falle ist eine sorgfältige Prüfung der Verbindungsflächen (die in ausgezeichnetem Zustand sein müssen) sowie die Anwendung eines flüssigen Dichtungsmittels nötig.

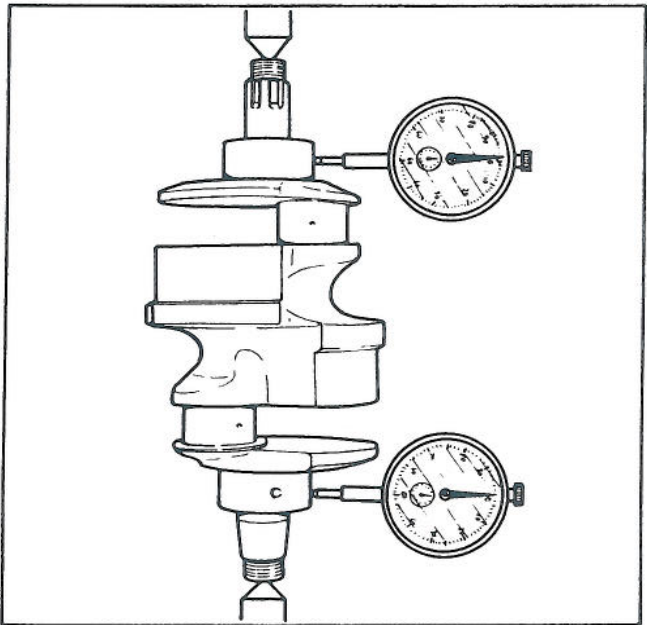


Fig. 133

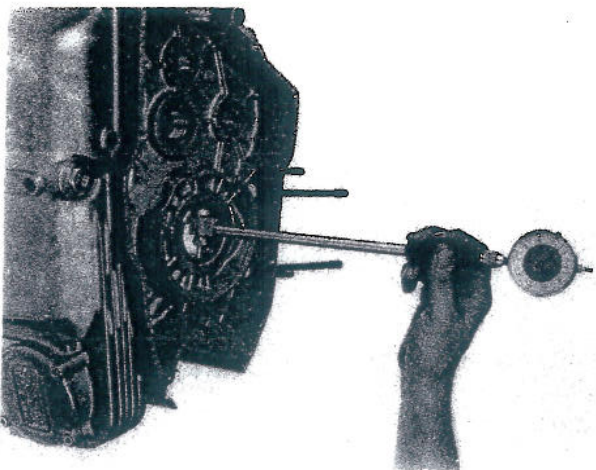


Fig. 134