

Desarme de motor

Carabela 150 cc

Para cambio de engranes

De velocidades





OBSERVA PIEZAS A RETIRAR



Retira el aceite por el orificio que se encuentra abajo del motor



Retira chicotes, mangueras



Retira chicotes de carburador
Si cuenta con radiador retira
Los tubos de conexión



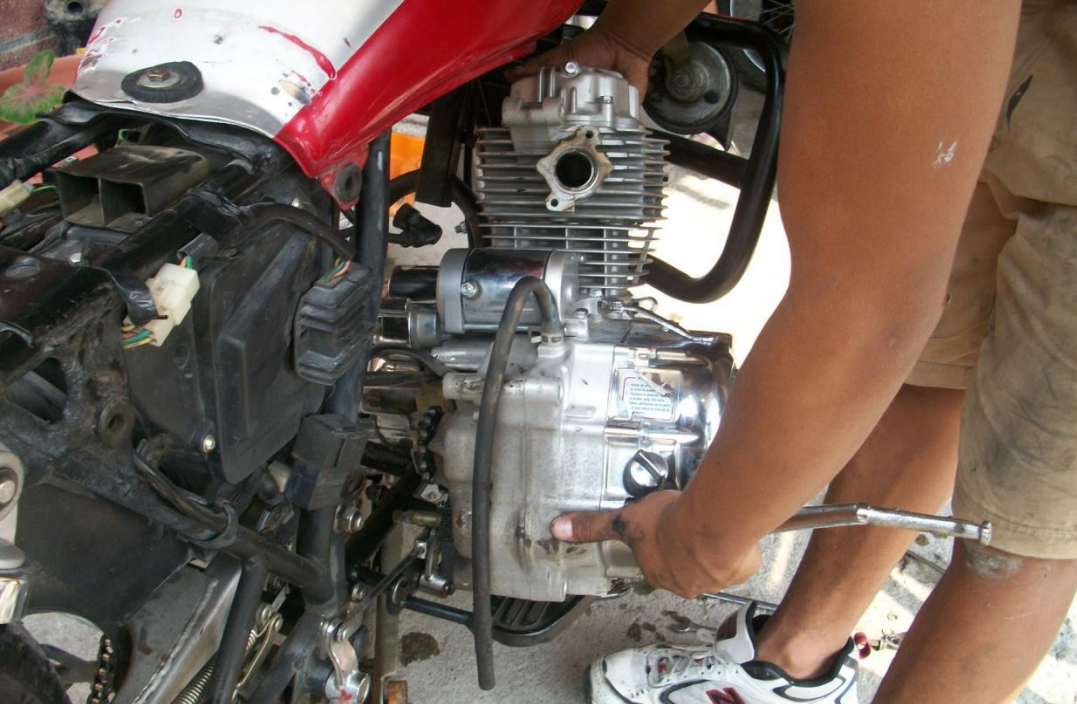
Desconecta cables de batería y
cables que conecten
con el motor



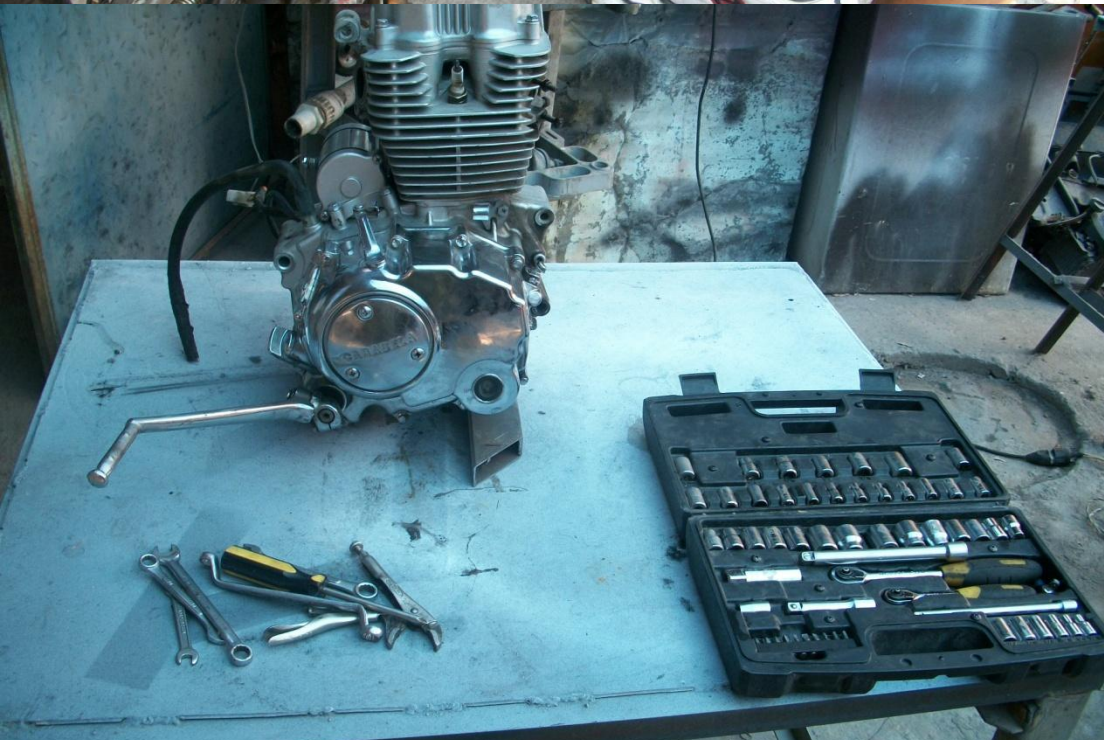
Retira el carburador y cadena
De traccion



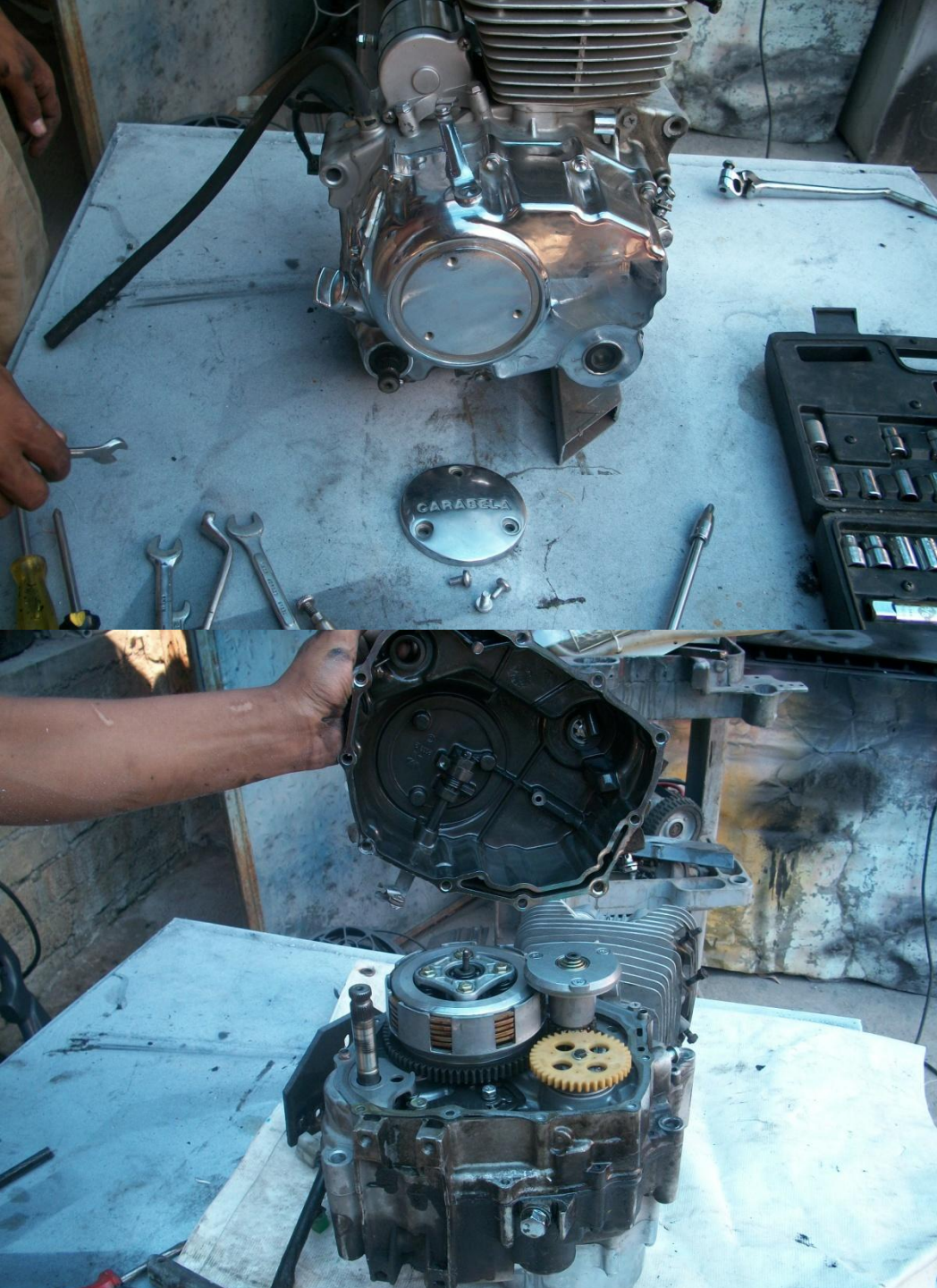
Afloja tuercas de soportes de motor
Sosteniendo con un gato hidráulico
El motor para evitar daños



Retira el motor del cuadro cuidando de no lastimar las ranuras de enfriamiento

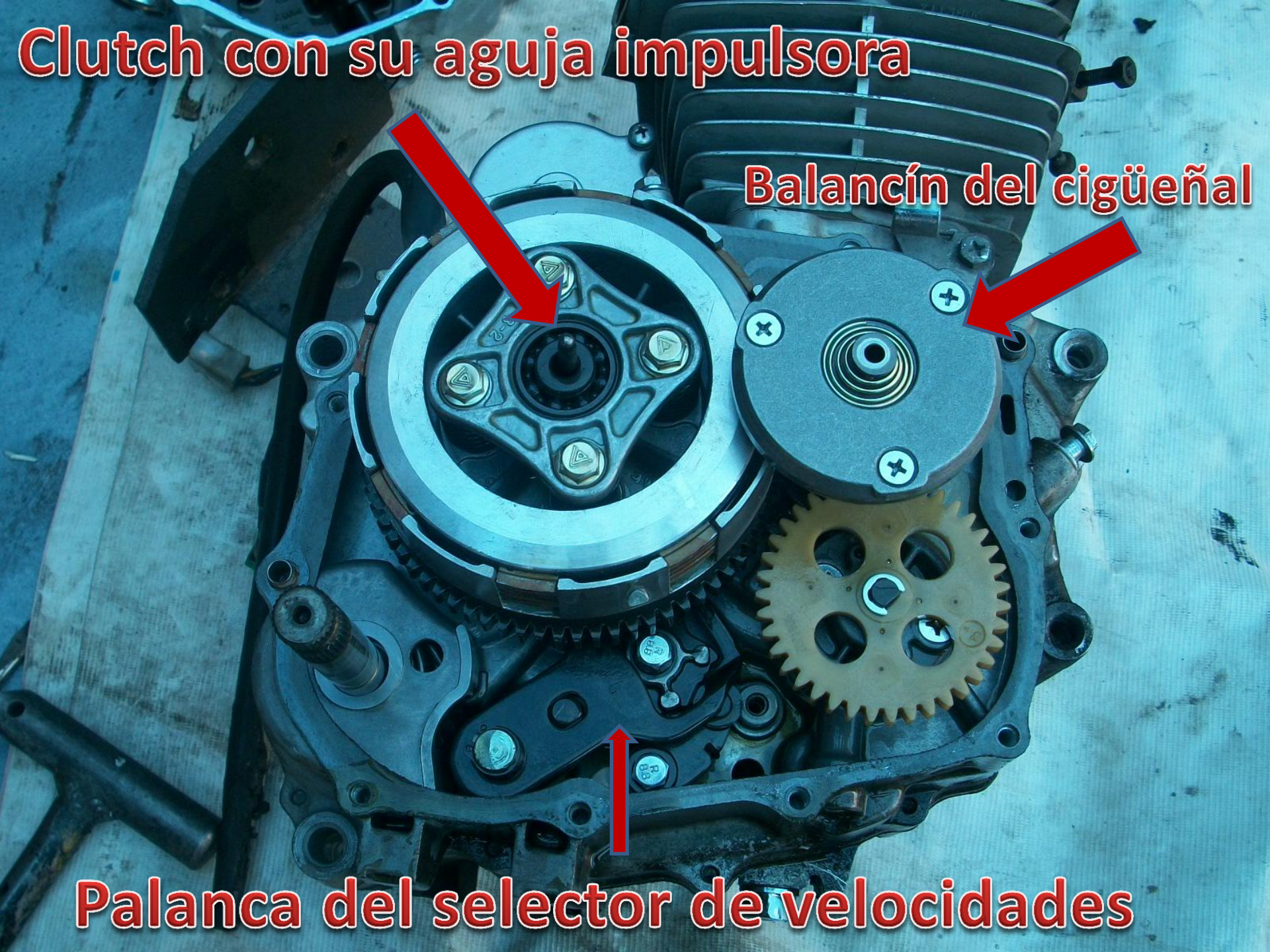


Coloca el motor en un lugar acorde para trabajar recordando que Al desarmar tendremos piezas Delicadas o pequeñas como Tornillos y lahinas que pueden extraviarse, por lo tanto debemos Tener charolas amplias y botes para Su cuidado



Retiramos la palanca del crack

Observamos en esta imagen se
Encuentra El clutch y balancín (lado
Derecho)por lo tanto desarmaremos
del otro lado que es el que nos
Interesa principalmente
(izquierdo).



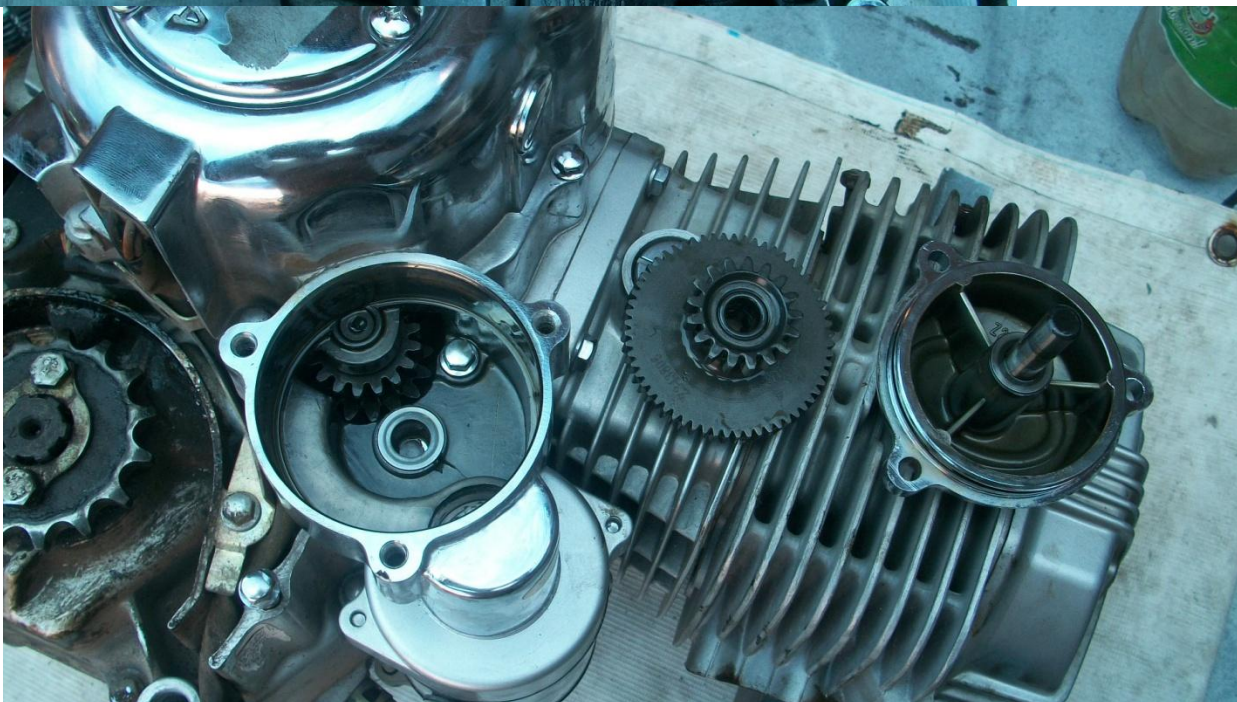
Clutch con su aguja impulsora

Balancín del cigüeñal

Palanca del selector de velocidades



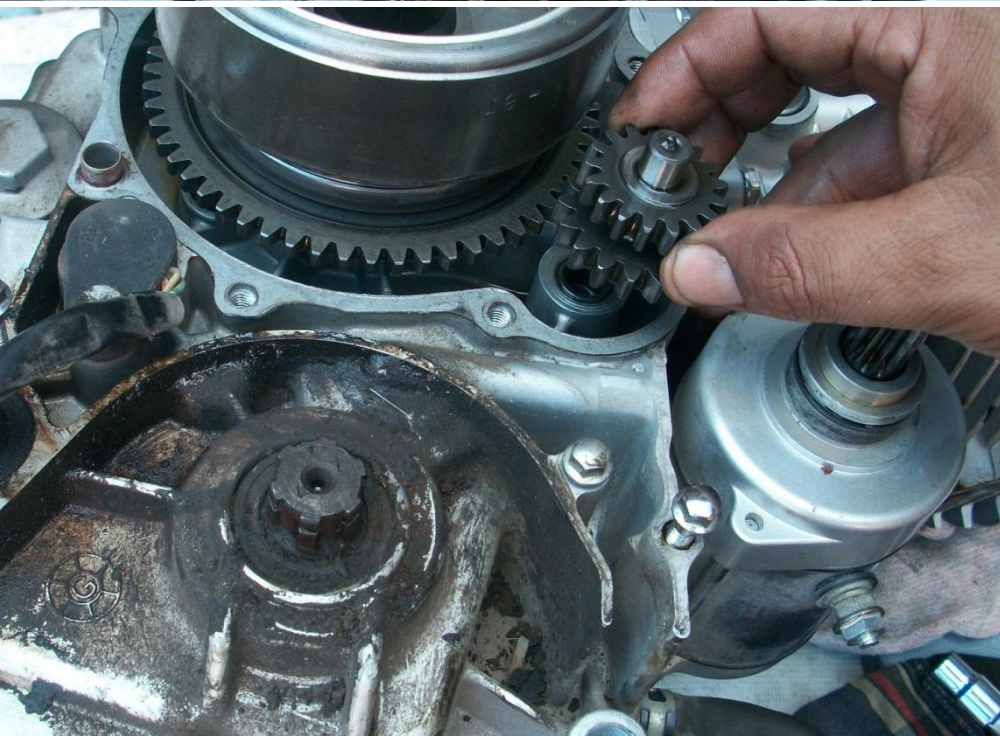
Nos posicionamos del lado izquierdo del motor donde encontraremos el engrane de tracción



Retiramos la tapa de engranes que conectan la marcha con la volante y el tren de engranes de las velocidades



Retiramos la tapa de volanta con su Estator del alternador e indicador de tiempo



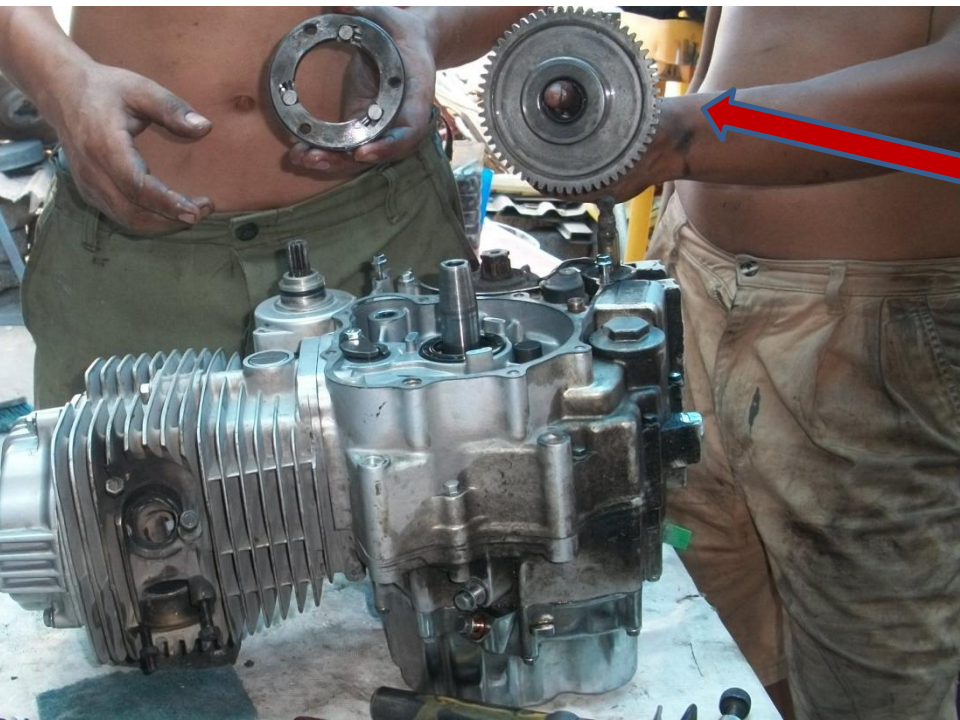
Retiramos los engranes conectores Del motor de arranque a volanta



Para retirar la volanta se debe tener Cuidado de no lastimar el rotor del Alternador

Aquí estamos utilizando unas pinzas Con cadena encima de una franela para no Dañar el rotor. En la imagen se ve en la orilla Pero debe estar en la parte mas fuerte.

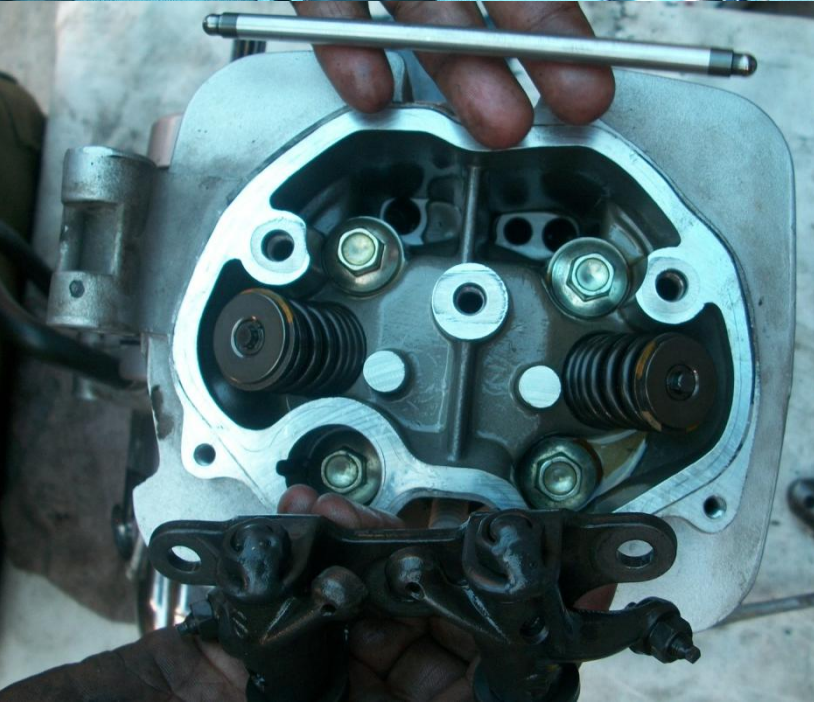
Aunque existe una herramienta en forma de y Para lograrlo, aquí estamos improvisando. El tornillo tiene entre 50 y 60 psi de apriete



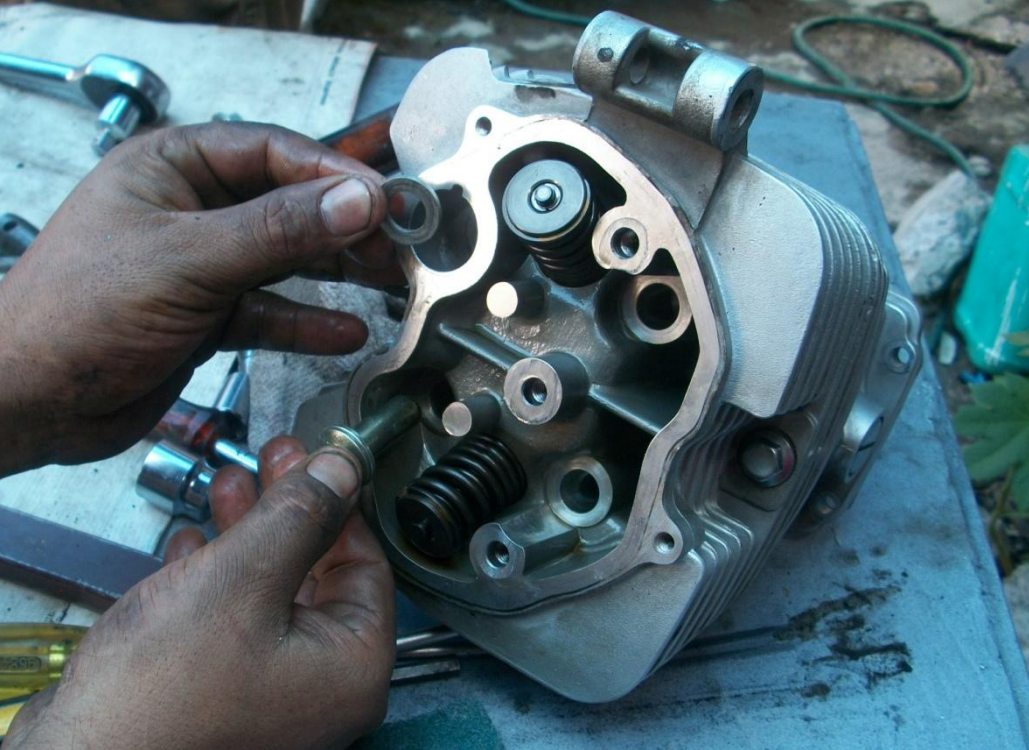
Volanta



Para abrir los costados del motor es
Necesario retirar la cabeza.
Iniciamos con quitar la tapa de punterías



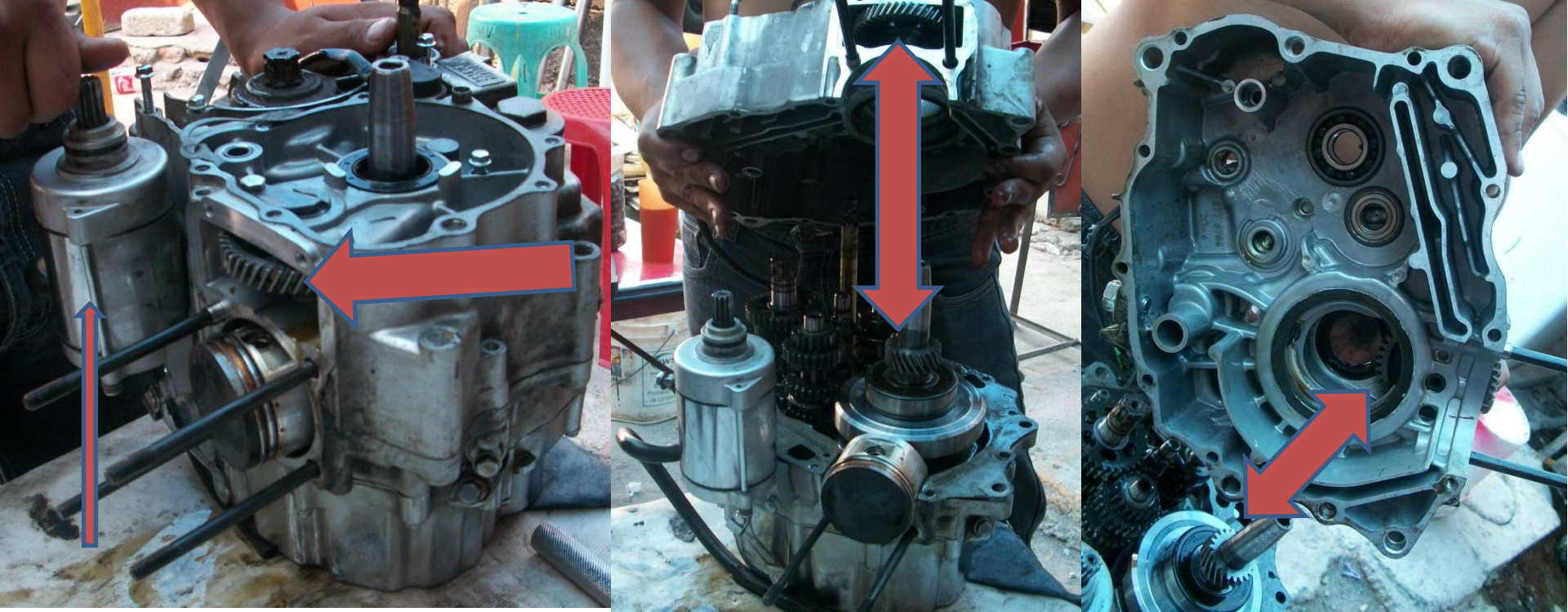
Retiramos las punterías con sus varillas
Impulsoras



Retiramos los tornillos de sujeción de la cabeza checando el torque que lleva De aproximadamente 50 psi



Con cuidado de no lastimar los anillos Y pistón se retira la cabeza



1.- El motor de arranque lo podemos quitar desde un principio para que no estorbe
En estas imágenes lo conservamos para darnos una idea de la posición del motor.

2.- Marcamos la posición de engranes del tiempo deben coincidir punto con punto en su PMS
(punto muerto superior)

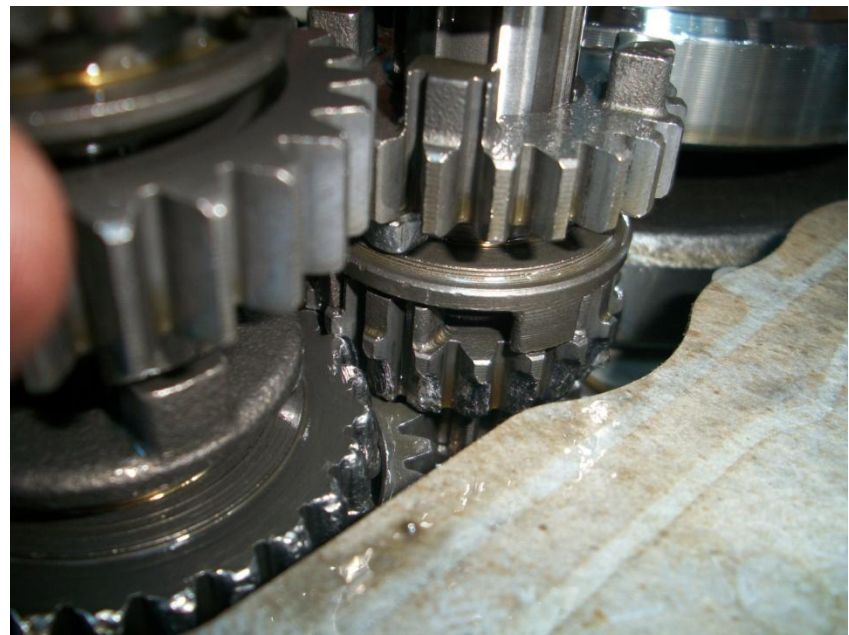
3.- Retiramos con cuidado de **no lastimar los sellos**, de la tapa principal de los trenes
de engranes



Tren de
Engranes
De velocidades

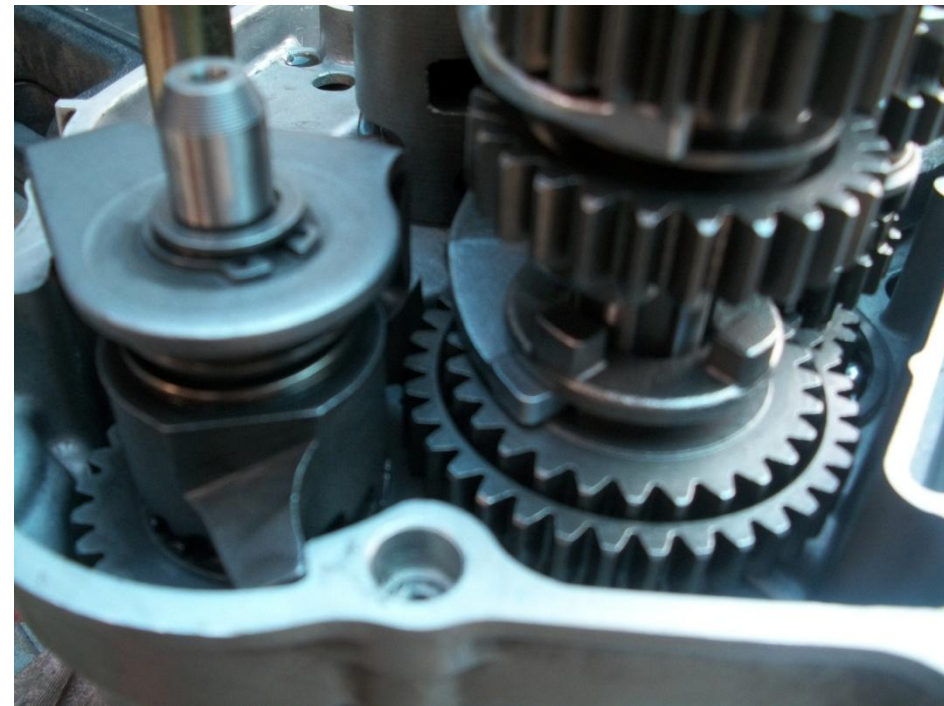


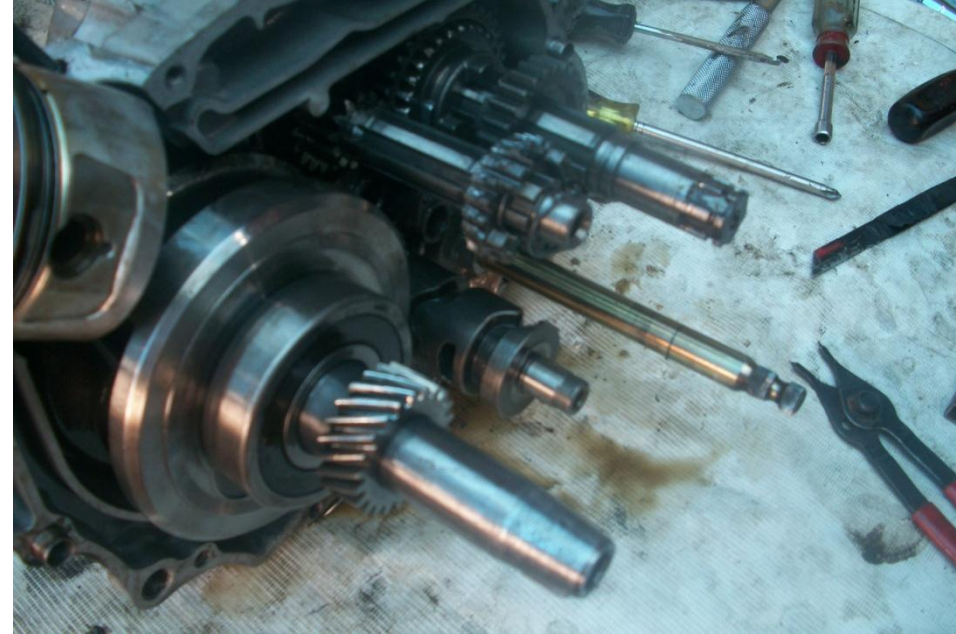
En este caso el engrane de la 3ª velocidad resulto dañado





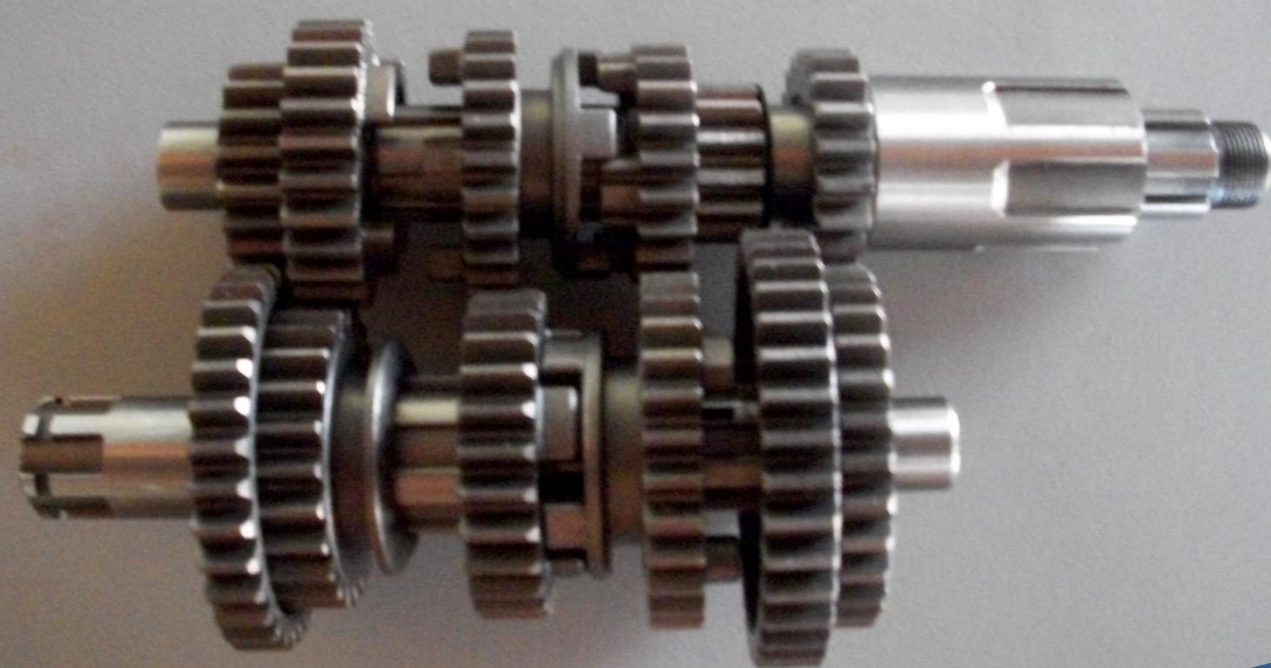
Es imprescindible observar la posición de cada engrane, cada arandela y seguros así Como de la posición de los selectores.





Es imprescindible observar la posición de cada engrane, cada arandela y seguros así Como de la posición de los selectores.





Posición de engranes
Arandelas y seguros

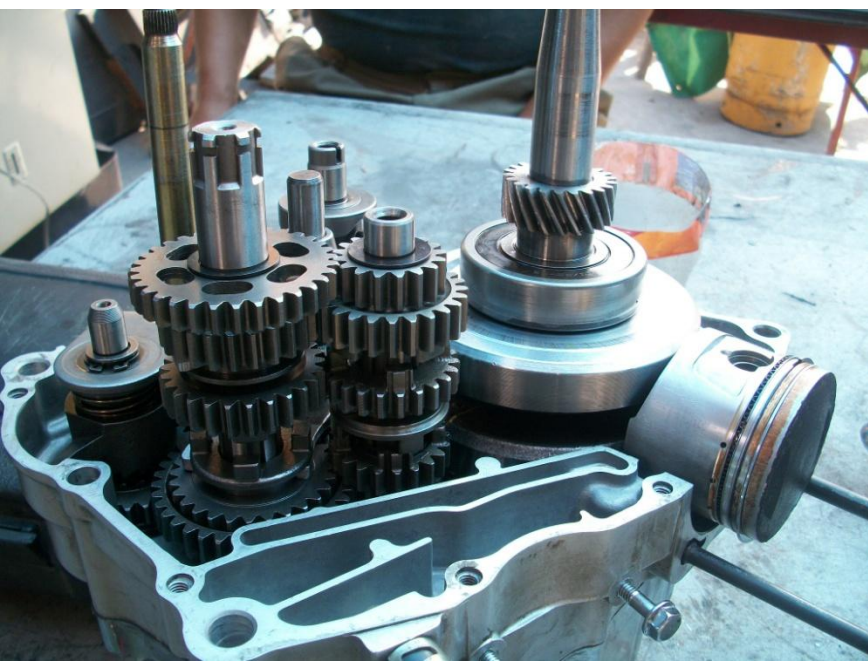
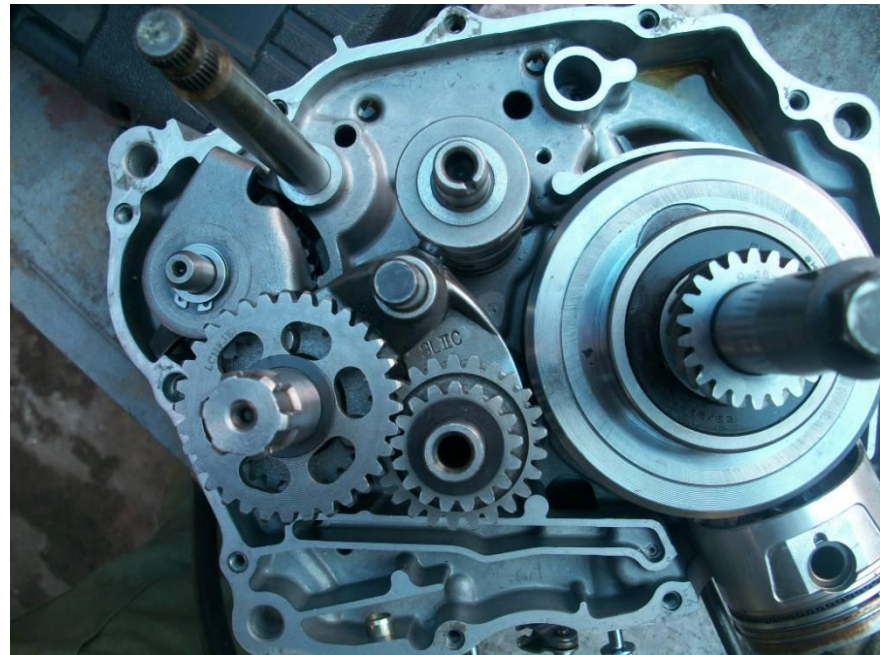
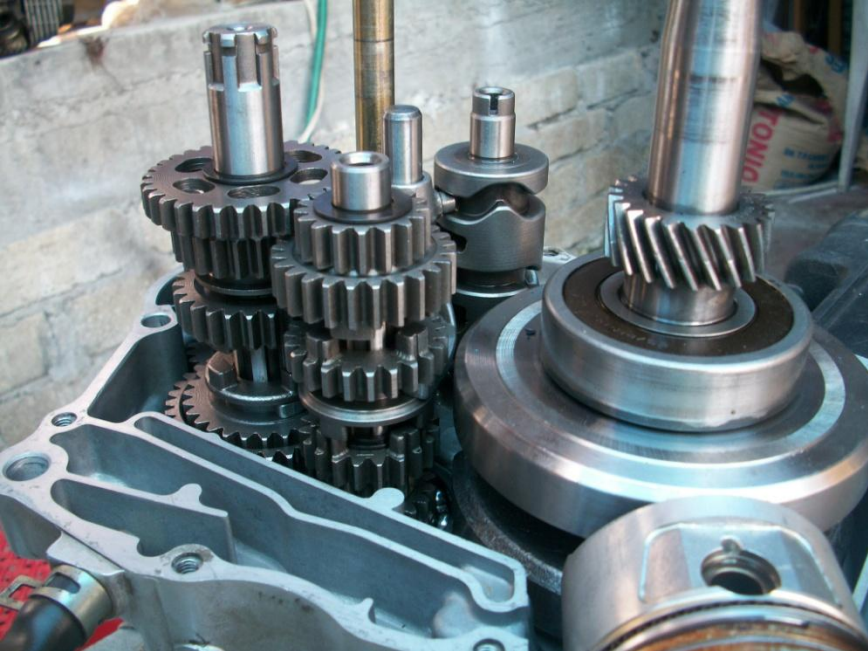
Seguros omega



Tren primario



Tren secundario

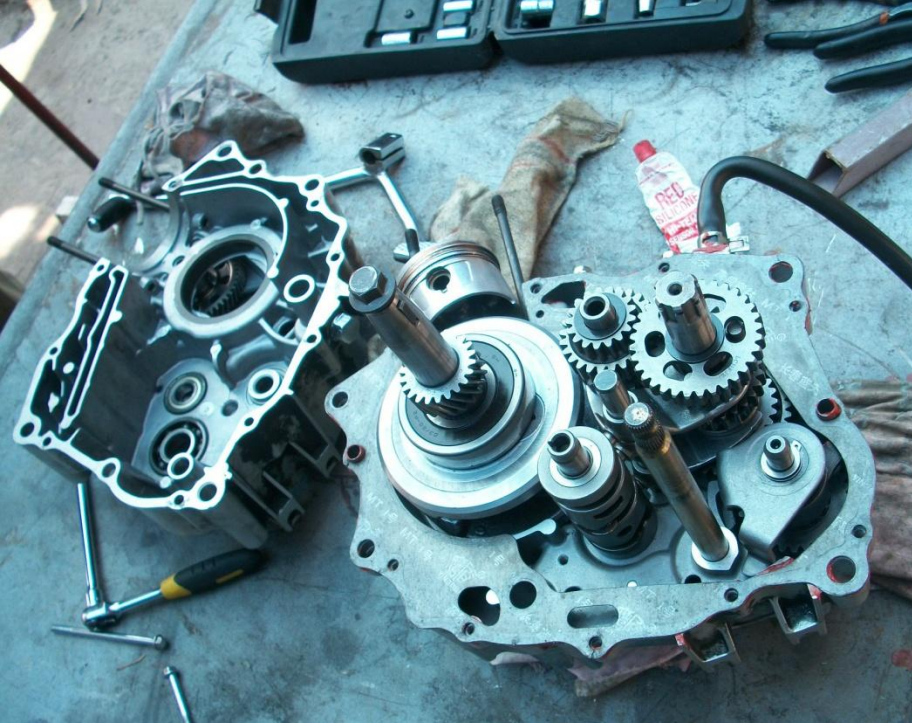


En estas imágenes vemos los engranes nuevos en sus posiciones correctas con Su carcasa limpia.

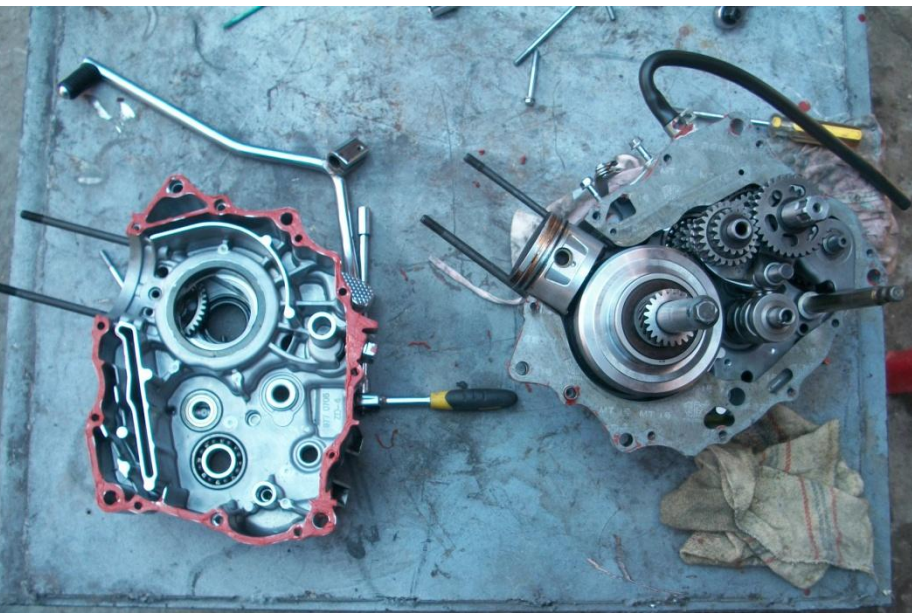
Por seguridad se debe hacer pruebas para cerciorarse que el selector de velocidades funcione perfectamente con el Nuevo engranaje ya que si se arma y no quedaron las piezas en los lugares correctos se tendrá que hacer todo el procedimiento de desarme.

Si no se desmonto el pistón como es en este caso, al realizar las pruebas se debe tener cuidado de no lastimarlo así como sus anillos, en su carrera.

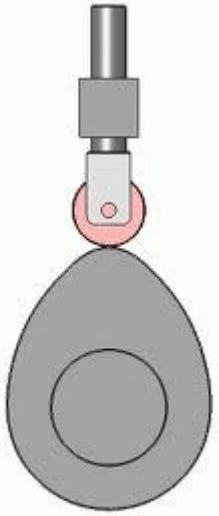
Para hacer los cambios es necesario simular la carrera del pistón y permitir el acoplamiento de los engranes



A opción, cuando las juntas están usadas y no nuevas, puede ponerse una pequeña capa de silicón de alta temperatura para asegurarse de no tener fugas de aceite.

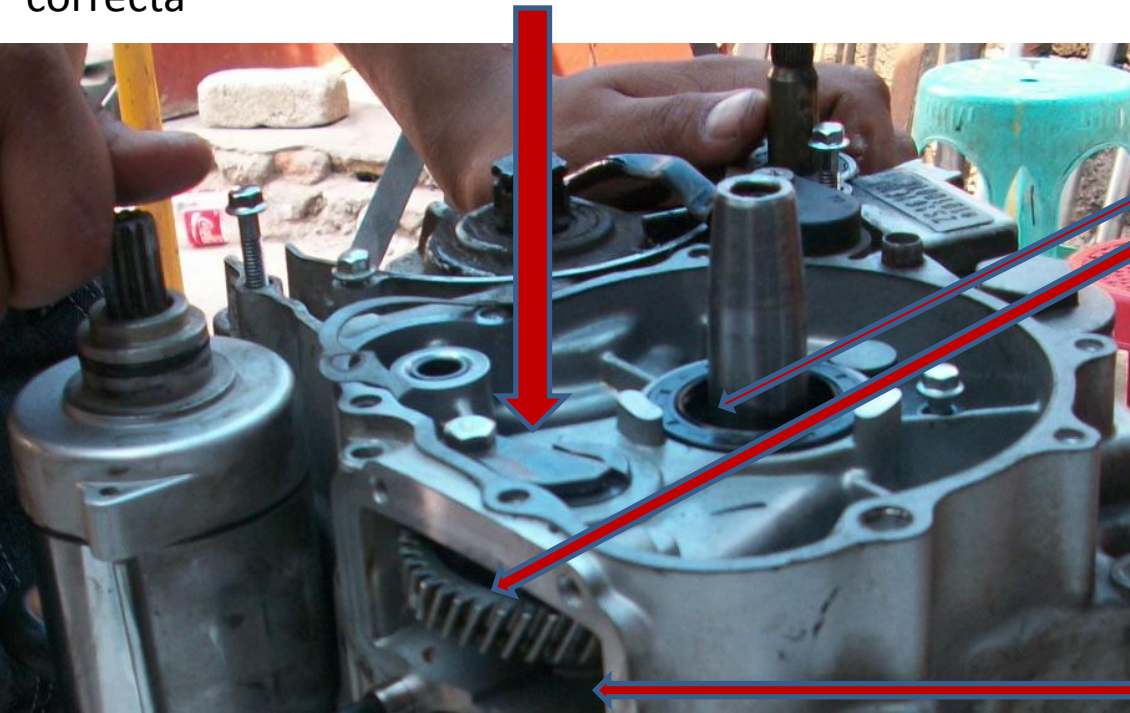


Antes de ensamblar la caja debemos
Observar las marcas del tiempo que pusimos
Al desarmar de lo contrario pondremos
El pistón en PMS (punto muerto superior)



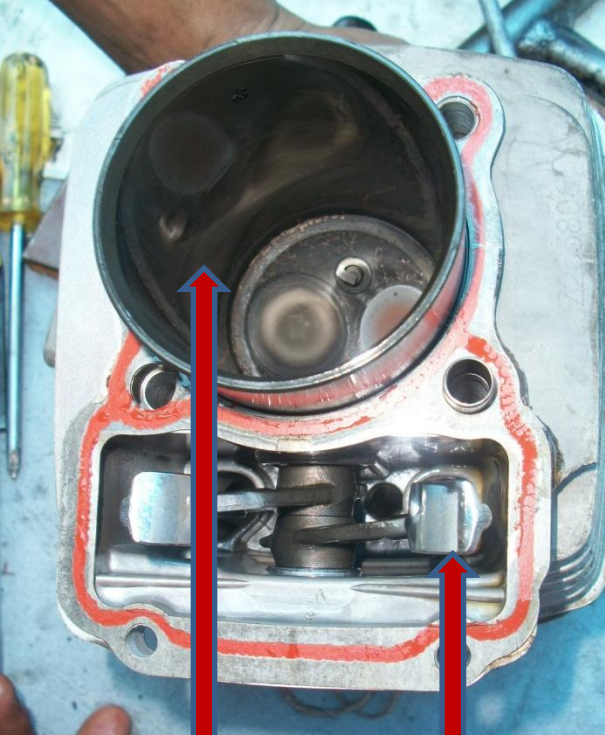
La leva del motor deberá estar en la posición como lo muestra la imagen

Si ya armamos y no concuerdan los puntos o marcas de nuestros engranes del tiempo, podemos retirar el eje del engrane superior o de leva para colocar la leva en la posición correcta



Puntos de referencia

leva



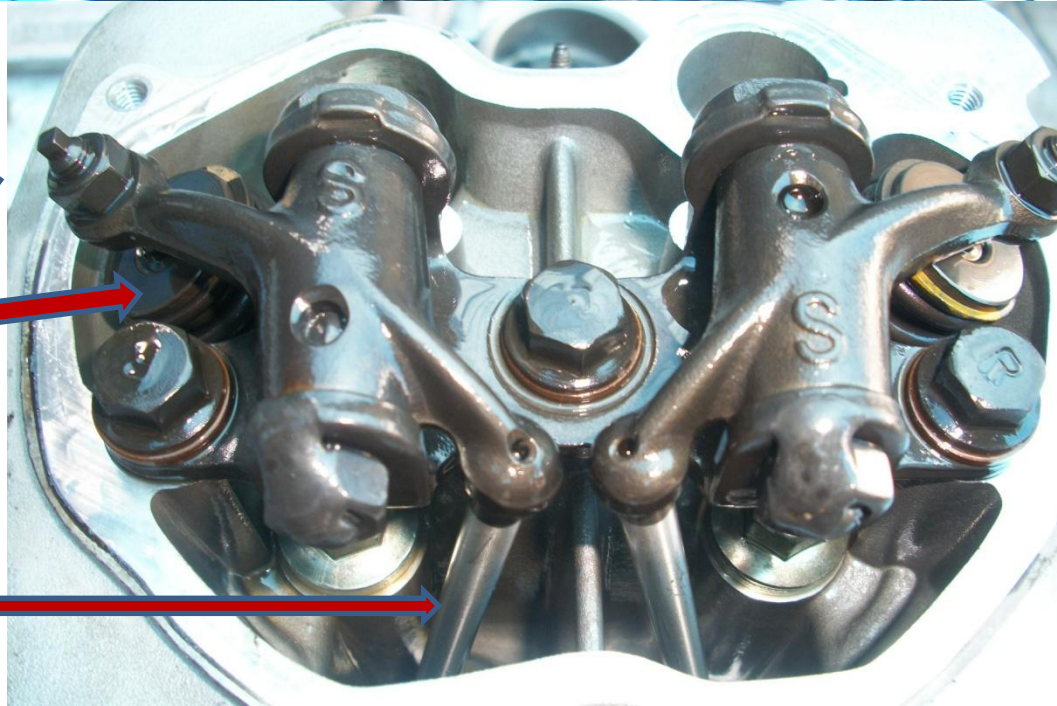
Cilindro

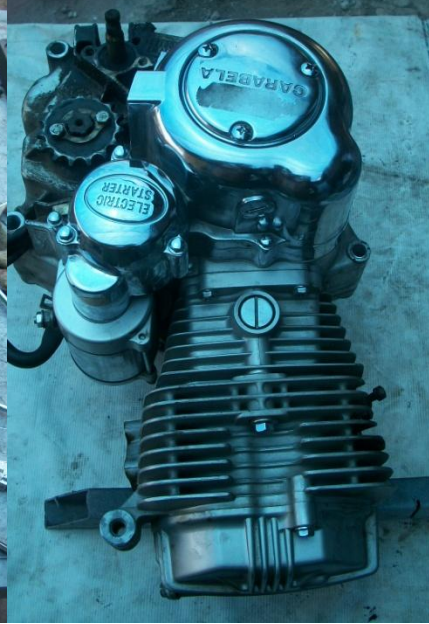
Impulsores de varillas de punterías

Punterías

Válvulas

Varillas impulsoras





Recordemos que al apretar tornillos de juego de punterías, sujeción de cabeza con el cuerpo, Tornillo de volanta, serán con un torque específico del fabricante.
El montaje del motor en el cuadro será a la inversa del desarme

***Esta guía se hizo esperando sea de utilidad
Para el conocimiento de algunas piezas del motor
Y cambio de engranes de la caja de velocidades***

Instr. Roberto M. Becerra Lemus.

