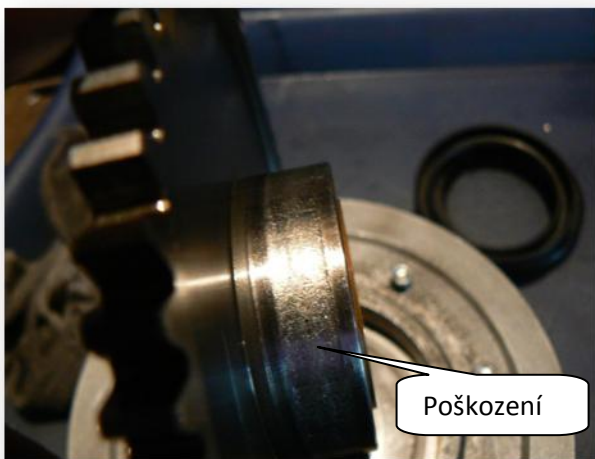


Pro všechny kamarády v jedné stopě

Protože dost lidí potkala nutnost opravit startovací volnoběžku a ne všichni s tím mají zkušenost slíbil jsem popis postupu opravy tak tady je :

Identifikace závady:

Z motoru se při startování ozývá nepříjemné kovové jakoby „harašení“, bouchání jako dvěma kovovými klacky o sebe. Tento zvuk je důsledek prokluzu ložiska mezi oběma koly. Protože volnoběžka prokluzuje motor nemá dostatečné otáčky a špatně startuje. Důsledek je ještě více startů a tudíž větší „ničeni“ styčných ploch. Excentrické válečky (slzičky) při startu **nesmí** prokluzovat, ale mezi koly působí jako klín, který přenáší kroutící síly startéru. Výsledek je tady:



Pokud se některý váleček „šprajcne“ může se rozšmelcovat a piliny jsou pak všude. Výsledek nemusím dál popisovat, ty na obrázku našťestí „jen“ prokluzovali.

Toto jsou nepoškozené



Pozn.: má-li někdo lepší způsob identifikace vadné volnoběžky sem s ním - doplním

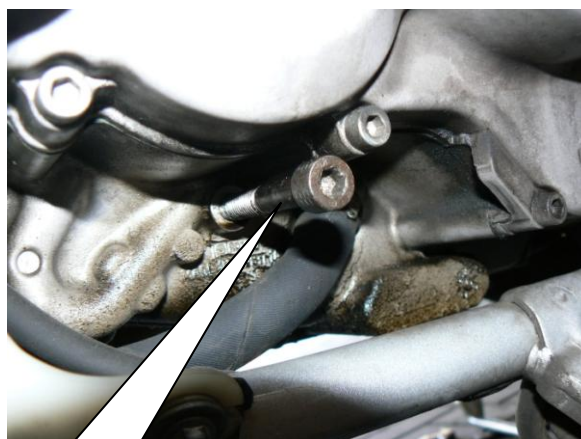
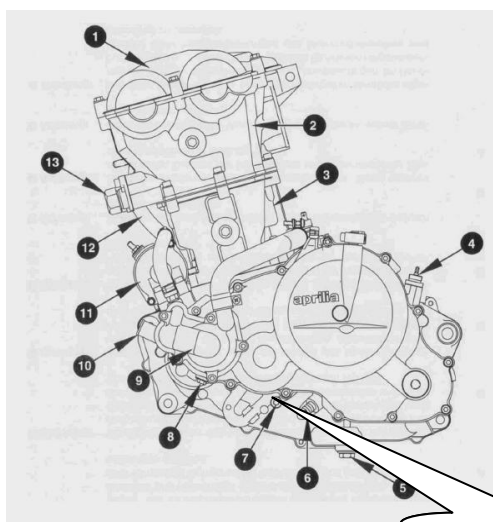
Provedení opravy:

1. Demontovat spodní kryt motoru – není to nutné, ale pokud se to neudělá, hrozně překáží. Za demontáž 4 ks šroubů to stojí. Doporučuji nechat stát motku na bočním stojánku – vyteče jen nepatrné množství oleje. Ale POZOR při práci abyste si stroj neshodili
2. Demontovat kryt rozety, kryt výfuku (je pod ním schovaný šroub. Demontovat víko alternátoru. Při stahování POZOR na kabely – vinutí je na víku.

Pozn.: mám ze svářečeho drátu háček, na který ho pověsím za podsedlový rám

3. Zajistit klikovou hřídel. Takto:

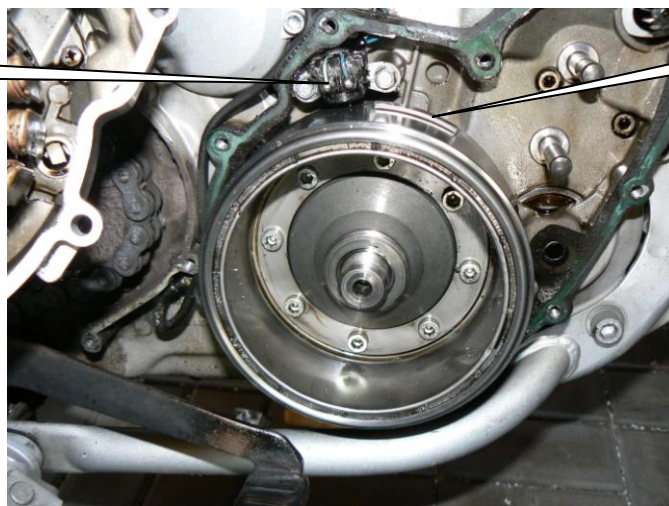
Na levé straně motoru vyšroubovat imbus M8 a nahradit ho delším alespoň 50mm. na obrázku je to šroub č. 7)



Zajišťovací šroub

Šroub je dobré obrousit do kulaté špičky, aby lépe dosedl do vybrání v klikové hřídeli. Nastavit píst do horní úvratě pootáčením za zajišťovací matku (používám „fajfku“ M30 – dobře sedne) tak, že se imbus s citem přitáhne na doraz a při natočení do správné polohy jde ještě zašroubovat o cca 0,5 cm. Dotáhnout pevně, ale s citem - blok je z hliníku. Toto je nastavená HÚ pro kontrolu sledujte polohu „proužku kovu“ na magnetu vůči impulsní cívce

Impulsní cívka



„proužek kovu“

4. Zajišťovací matka se musí nahřát nejlépe horkovzdušnou pistolí, aby povolilo zajišťovací lepidlo-
pokud je dobře zajištěná klika (viz odst. č. 3) nebojte se zabrat – drží jako čert.
Pozn.: má normální pravý závit – to jen proto když to nejde silou, musí to jít ještě větší silou

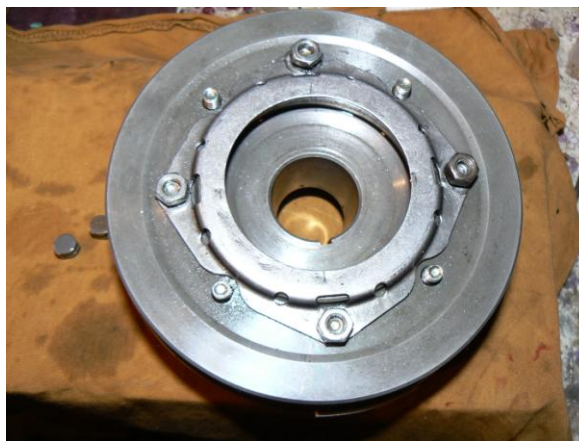


5. Stáhnutí rotoru alternátoru. Je nutné použití speciálního stahováku a mít 2 klíče 24 a 27 na utažení a podržení kontra (i když je klika zajištěná) to proto, aby se minimalizovalo riziko likvidace závitu bloku motoru u zajišťovacího imbusu.

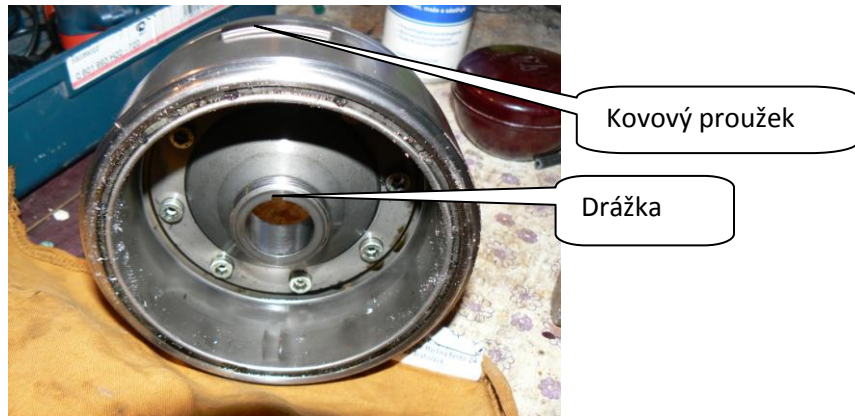


Pokud to nejde dolů, pomůže utažení šroubu a lehká, leč důrazná rána kladivem na hlavu šroubu. Uložení je na konusu a zajištění proti pootočení je klínkem proto po uvolnění magneto odpadne. **POZOR**, je to klikovka takže nějaké mlácení jako do žita **NE E E!!!**

6. Tímto se podařilo osvobodit volnoběžku a lze zkontrolovat, v jakém je stavu. Povolit 4 matky M6, sejmut zajišťovací klec. Ložisko lze vytáhnout rukou.

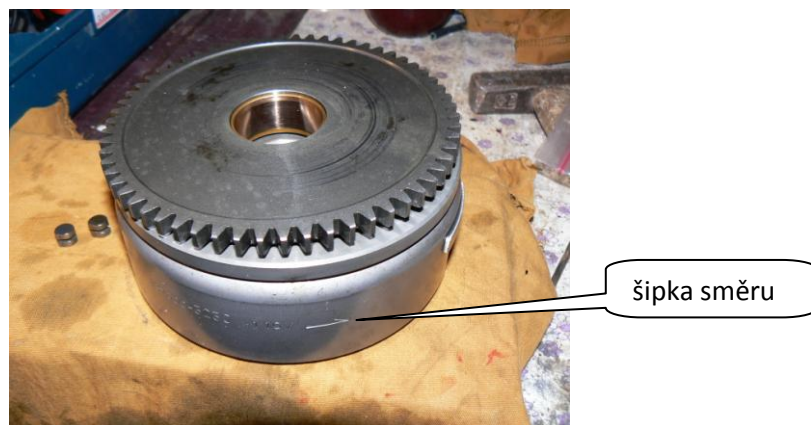


Pokud budete měnit kolo setrvačnicku je třeba dát pozor na správné nasazení magnetu vůči drážce pro klínek klikovky. Pootočením byt' i o JEDEN šroub nedává onen kovový proužek impuls pro zapalování ve správný čas a motor nenaskočí. Pak to člověk „trápí“ a je na nejlepší cestě zničit novou volnoběžku.



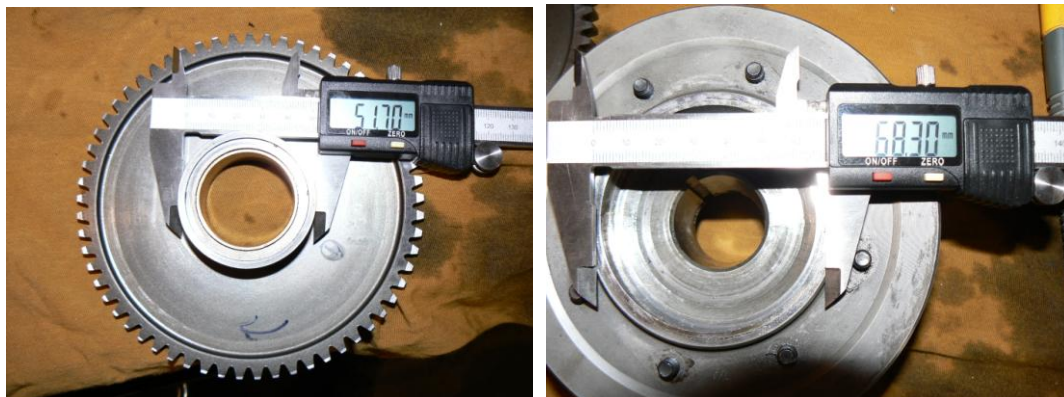
Pozn.: ten „bordel“ co je vidět na magnetu to jsou piliny (víceméně kovový prach) z rozšmelcované pružinky volnoběžky. Impulsní cívečka jím byla doslova obalená a motka občas jakoby vynechala. Chovalo se to jako když se stará JAWA 350 začínala dělat „pecku“ na kladívkách

7. Velké ozubené kolo lze stáhnout rukou (je na kluzném ložisku a v klikovce je dobře vidět mazací otvor) ale musí se sundávat i oběma malými kolečky od startéru lehkým pocukáváním (pootáčením) tak aby odskočili zuby. POZOR je nutné si zapamatovat jak jsou nasazeny podložky a vymezovací váleček .
8. Diagnóza použitelnosti kol volnoběžky stačí posuvným měřidlem (šuplérrou) a pokud je opotřebení pracovních ploch (v součtu) větší než 3 desetiny mm NEPOUŽÍVAT kola protože při broušení se vůle ještě zvětší a ložisko při záběru startéru (stačí jen malinko) proklouzne a to je ten malér. Slzičky jsou vystavovány rázům a dopadnou jako ty na obr. nahoře.
9. Oprava: Vložit klec ložiska do kola magnetu, zasunout velké ozubené kolo a rukou zkusit pootočit velkým oz. kolem ve směru šipky která je vyražená na magnetu. **MUSÍ** zabrat **bez jakéhokoliv náznaku prokluzu**. Zpět **MUSÍ** volně klouznout opět hladce bez náznaku drhnutí.



Slzičky doporučuji očistit od skladovacího maziva a prostříknout třeba WD sprejem taktéž i obě pracovní plochy kol. Při vkládání nových slziček stačí vložit 6-8 kusů do klece, zasunout do kol a zkusit zda jsou správným směrem pak doplnit zajistit pružinkou z gufera – průměr 1,5mm, rozvinutá délka 195mm. Tyto pružinky lze jakoby rozšroubovat a spojit jich více. Jsou-li dlouhé zastříhnout a spojit. Pokud máte novou celou klec ložiska je třeba dát pozor aby bylo uloženo správným směrem protože i když volnoběžka zabírá správně klec má snahu vyjždět ven z vybrání a opírat se o zajišťovací plechovou pojistku. NEVÍM zda je to na závadu ale asi bych to v praxi nezkoušel.

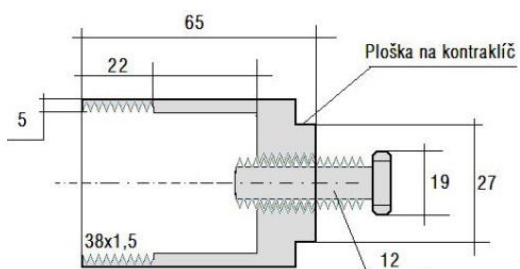
Toto jsou rozměry repasovaných kol pracujících, jak je popsáno níže:



10. Pokud je toto vše v pořádku pak stačí jen vše složit na svoje místo, závity odmastit zalepit (pro zajištění) lepidlem LOCTIE 648, nakopnout mašinu a vyrazit. POZOR při lepení kónusu na klikovce aby se při nasazování velkého oz. kola nenalepilo bronzové pouzdro. To při chodu motoru klouže na hřídeli.

Zde je pár obrázků stahováku:

Je to jen náčrtek a mělo soustružníkovi stačit k výrobě. Doporučuji opravdu kvalitní materiál. Originál, co je na foto, je Buzetti 38x1,5 mm. Je na skútr SUZUKI Burgman koupil jsem ho za 500,- ve Skútrbazaru Příbram



Závěrem:

Jestliže je v tomhle blábolu něco nepochopitelně sešmouláno rád poradím, tel 603 232 113. Ale jsou tu i další kolegové, kteří mají zkušenost jako NORA, ZEDON, MRNIL, KARLOS, MATES650 a určitě se najdou i jiní.

Co nejvíc km bez oprav a nehod přeje:

Karpau99 - Karel Paur