

1.DESMONTAJE Y MONTAJE DE LA CULATA:

Lo primero de todo que hay que hacer en un motor para desarmarlo entero es quitar todos los objetos por los que esta formado un motor: bobina, delco, alternador, motor de arranque, caja de cambios, embrague, volante motor, bomba de gasolina, colector de admisi3n con el carburador (todo en uno), y el colector de escape. Despues de realizar el desmontaje de estas piezas, lo que nos queda es lo siguiente: la tapa de balancines, la culata, el bloque y el c4rter.

Llegados a este punto o bien al principio vaciamos el aceite del motor y retiramos el filtro del aceite. Soltamos la tapa de distribuci3n, aflojamos el tensor de la correa de distribuci3n y retiramos la correa. Soltamos la tapa de distribuci3n, aflojamos el tensor de la correa de distribuci3n y retiramos la correa.

Luego soltamos los tornillos que sujetan tanto a la polea de distribuci3n del 4rbol de levas como a la polea de distribuci3n del cig4leal. Soltamos la tapa de balancines, luego los sombreretes del 4rbol de levas teniendo en cuenta que soltaremos progresivamente y desde el centro hacia el exterior.

Luego retiramos los taques, As4 podremos retirar el 4rbol de levas con mucho cuidado. Continuamos soltando y tenemos que soltar la culata; para esto tenemos que soltar los tornillos de la culata de dentro hacia fuera y de forma progresiva.

Una vez quitada la culata del bloque, nos la llevamos a un lugar donde se pueda

Trabajar con ella, y el primer paso que vamos a hacer es el desmontaje de las

V4lvulas, para eso se utiliza un UTIL que con dicho instrumento se le presiona y comprime los muelles para que se puedan liberar las colas de las v4lvulas, retirar

Los clips y una vez que los dos semiconos esten fuera, la v4lvulas salen solas.

Una vez sacadas todas las v4lvulas hay que ordenarlas todas para que esten en

Su lugar, estando ya la culata vacia pasamos a limpiarla con una escobilla

Metalica y se comprueba que toda esta bien, una vez comprobado que todo pinta

Bien se vuelven a colocar las v4lvulas para eso hace la tecnica de esmerilar,

Una vez vuelvas a meter las v4lvulas en su posici3n de una a una, se coge una

Pasta para esmerilar y se hecha en el borde de la cazoleta. La tecnica de

Esmerilar se emplea para que la v4lvula una vez montada no pierda presion,

Pues con una ventosa se frota la cazoleta unos 5 minutos asta que pierde el brillo,

Una vez puestas todas las cazoletas ya pasamos a meter su muelle con su guia, para eso volvemos a coger el util, y comprimimos la v4lvula y lo que tenemos que hacer

Es meter los semiconos en su sitio y las cazoletas de retencion , una vez metidos todos terminamos con el

proceso de la válvula, la comprobación final es calcular el volumen de la cámara de combustión mediante una probeta graduada y llena

Con un líquido de frenos hasta una referencia determinada, y se le llena otro poco

Con gasolina, introducir el líquido por el agujero central del disco hasta llenar la

Cámara de combustión que estará llena cuando desaparezca la burbuja de aire por el orificio y la medida del volumen de la cámara de combustión medida por nuestro grupo es de 4,42 cm³.

2.LO SIGUIENTE QUE BAMOS A DESMONTAR ES EL BLOQUE MOTOR Y EL CARTER DEL ACEITE.

Antes de quitar el carter del aceite quitamos un prefiltro de aceite y vaciamos todo

El aceite que lleva el carter una vez vaciado, se le quitan los tornillos y quitamos la

Tapa del carter, lo que dejamos únicamente el bloque motor.

En el bloque motor lo primero que haremos es ponerlo de lado, y queda a vista el

Cigarrillo y sus partes, el siguiente paso es desmontar los sombreretes que sujetan el cigarrillo, y una vez que así desarmado los sombreretes, desmontas los de los pistones que van unidos sus sombreretes del cigarrillo. Lo siguiente será ordenar los sombreretes que hemos quitado, y tenerlos ordenados para la hora de colocarlos, pues dicho eso quitamos el cigarrillo y sacamos los pistones del bloque motor. Una vez sacado se comprueba la medición de el diámetro del cilindro que en nuestro motor nos mide 93,9 milímetros, y la cabeza del pistón nos mide

92,72 milímetros, en el cigarrillo comprobamos que circula correctamente con el

Con el reloj comparador y vemos que no acusa desviaciones superiores a

0,025 mm. La medición que hemos calculado los del grupo del diámetro del cigarrillo nos da 5 milímetros. Ahora nada más que nos queda empezar a montar

El motor: introducimos un poquito de aceite a los pistones y los metemos en el bloque los cuatro con un cedidor que mantiene los segmentos metidos y hace que pueda entrar bien al bloque, el aceite echado sirve para que su carrera sea más suave y consigamos que balla más rápido el movimiento, metemos el cigarrillo enganchando bien los pistones una vez puesto el cigarrillo y bien acoplado con los pistones empezamos a colocar los sombreretes, de los pistones ordenadamente y con un par de apriete a 2 kilos una vez puestos estos, colocamos los sombreretes del cigarrillo y los apretamos a un par de apriete de 5 kilos con la llave dinamométrica. Con una llave tirándole a un distribuidor (ruda de inercia) que tiene en el lado, tiene que mover el cigarrillo y a la misma vez los pistones y deben de ir perfectamente. Montamos la rueda de inercia con un par de apriete de 7 kilos. Y una vez puesto eso le montas su caja de cambios, con una grúa portátil atas el motor a tres cinturones y lo colocas en una base bien sujeto. Y una vez que este bien enganchado le colocamos el carter del aceite y se cierra el bloque motor, , el prefiltro de aceite que lo hemos sacado antes para vaciarle el aceite al carter para que no se untara todo. La bomba del aceite la lleva al lado del cigarrillo. Una vez montada la parte de abajo, a continuación meteremos la culata para ello debemos meter los tornillos de fuera a dentro de forma progresiva y a continuación montaremos la tapa de balancines y la partes de los sombreretes del árbol de levas.

Y el árbol de levas debe abrir y cerrar bien las válvulas. Una vez que la culata esta montada empezaremos a colocarle: bobina, delco, alternador, motor de arranque,colector de admisión con el carburador (todo en uno), y el colector de escape. y ya esta explicado el montage y desmontage del motor.