

IAME

Parilla

60cc BABY & MINI SWIFT - TaG

двигатели



**ИНСТРУКЦИИ ПО МОНТАЖУ
И
РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ**

СОДЕРЖАНИЕ

	СТР.
ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ	1
ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЯ – ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ РАБОЧИЕ НАГРУЗКИ	2
1. Комплект поставки	2
2. Идентификационный номер двигателя	4
3. Подготовка двигателя и его монтаж на шасси	5
3.1. Схема монтажа двигателя на шасси	5
3.2. Установка выхлопного коллектора	6
3.3. Подготовка и установка моторамы	7
3.4. Монтаж карбюратора	7
3.5. Монтаж двигателя на шасси	9
3.6. Монтаж кожуха сцепления с катушкой зажигания высокого напряжения	10
3.7. Монтаж и подсоединение аккумуляторной батареи	11
3.8. Электрические соединения двигателя	12
3.9. Установка глушителя впуска	16
3.10. Монтаж выхлопной системы	16
4. Бензин и масло	17
5. Указания по регулировке карбюратора	18
6. Пуск и выключение двигателя	19
7. Приработка двигателя	19
8. Глушитель впуска	19
9. Выхлопная система	20
10. Центробежное сцепление	20
11. Указания по демонтажу / монтажу сцепления	22
12. Аккумуляторная батарея	23
13. Применение зарядного устройства для аккумуляторных батарей	24
14. Свеча зажигания и температурный коэффициент	25
15. Выбор оптимального передаточного числа	26
16. Плановое техобслуживание	29
17. Устранение неисправностей	30
18. Хранение двигателя и принадлежностей	31
Таблица моментов затяжки крепежных винтов на различных компонентах	32
Схема электрооборудования	

ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ

Данный двигатель серии TaG (Touch and Go) разработан и сконструирован специально для катков, как любительских, так и гоночных, предназначенных для соревнований на специальных закрытых треках. В целях обеспечения максимальной надежности и долговечности компонентов в условиях предельно допустимых рабочих нагрузок при разработке этой новой линии двигателей применялись известные технические решения, использованные в двигателях с высокими эксплуатационными характеристиками.

Этот двигатель представляет собой одноцилиндровый двухтактный двигатель.

Цилиндр и картер изготовлены из алюминиевого сплава.

Запрессованная гильза цилиндра изготовлена из центробежного чугуна и прошла полную механическую обработку для обеспечения максимально возможной устойчивости и равномерности скольжения поршня.

Головка представляет собой отдельный компонент, закрепленный на цилиндрах шпильками.

Коленчатый вал смонтирован на шарикоподшипниках. Коленчатый вал, а также шатун, подвижность которого обеспечивается роликовыми подшипниками, изготовлен из закаленной и отпущенной легированной стали.

Система зажигания включает 2х-полюсной статор/ротор, катушку высокого напряжения, реле стартера и полный комплект электрических проводов.

Создание искры также происходит без участия аккумуляторной батареи; однако, в случае крайней необходимости, можно запустить двигатель с помощью внешнего стартера.

Двигатель оснащен встроенным электростартером. При нажатии зеленой пусковой кнопки стартер приводит в действие зубчатую передачу Bendix, которая входит в зацепление с маховиком стартера, установленным на сцеплении.

Двигатель оснащен центробежным сцеплением сухого типа, требующим незначительного техобслуживания, со сменной звездочкой.

Использован поплавковый карбюратор (производства компании Dell'Orto), предусматривающий применение внешнего топливного насоса.

Установлена герметичная аккумуляторная батарея (12 В – 7,2 А/ч), не требующая техобслуживания и поставляемая в комплекте с опорной коробкой, которая легко приспособляется для монтажа на любых известных шасси.

Выхлопная система, входящая в комплект поставки, поставляется отрегулированной с максимальной эффективностью.

Благодаря наличию комплекта для модернизации, включающего карбюратор $\varnothing 14$, оснащенный соединением глушителя впуска и глушителем выхлопной системы, предусмотрена возможность модификации двигателя для получения версии BABY.

ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЯ – ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ РАБОЧИЕ НАГРУЗКИ

Характеристики двигателя:

- Цикл: Отто / двухтактный
- Оригинальный рабочий объем: 59,00 см³
- Оригинальное отверстие цилиндра
- Макс. расчетное отверстие цилиндра: 42,10 мм
- Ход поршня: 43,00 мм
- Смазка: смесь топлива с маслом
- Впуск: впускной канал на 3-м поршневом отверстии
- Карбюратор: фирмы Dell'Orto, поплавковый *
- Охлаждение: воздушное
- Зажигание: аналоговое / 2х-полюсное, с внутрен. ротором
- Электростартер: 12 В / 0,15 кВт
- Сцепление: автоматическое, центробежное, сухого типа

* **PHVG 18** для исполнения Mini Swift и **PHVN 14** для исполнения Baby Swift.

Пределно допустимые рабочие нагрузки:

- **Максим. число оборотов двигателя (об/мин)** 14500 об/мин



ВНИМАНИЕ !

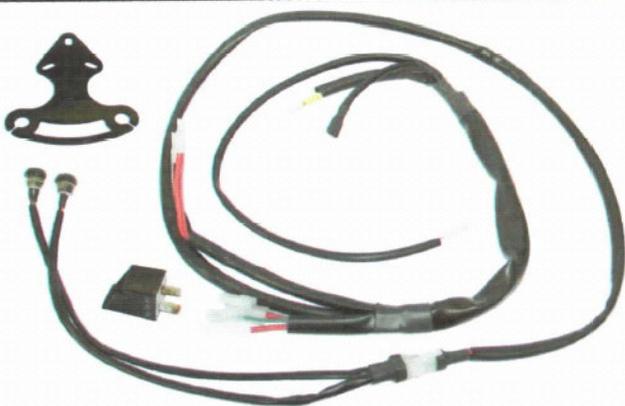
Не допускайте превышения приведенных пределов. Компания IAME не несет никакой ответственности в случае превышения указанных предельных нагрузок.

1- КОМПЛЕКТ ПОСТАВКИ

Каждый двигатель поставляется в комплекте с вспомогательными принадлежностями, перечисленными ниже:

ВЫХЛОПНАЯ СИСТЕМА	Количество
● Пружина глушителя выхлопной системы	2
● Выхлопной коллектор	1
● Глушитель выхлопной системы	1
ВСАСЫВАНИЕ ВОЗДУХА	
● Карбюратор производства Dell'Orto	1
● Глушитель впуска	1
● Опора глушителя впуска	1
● Топливный насос (установлен на двигателе)	1
КОМПЛЕКТ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ	
● Аккумуляторная батарея 12 В	1
● Опора аккумуляторной батареи	1
● Крепежная скоба аккумуляторной батареи	1
● Зажимы аккумуляторной батареи	2
● Электрические провода	1
● Опорный держатель нажимных кнопок	1
● Реле стартера	1
● Свеча зажигания NGK BR 10 EG	1
● Колпачок свечи зажигания	1
● Крепежные зажимы	8
ПРОЧЕЕ	
● Кожух сцепления с катушкой	1

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ



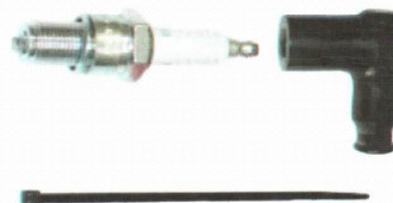
ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ПРОВОДА



АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ С
ОПОРОЙ



ВЫХЛОПНАЯ СИСТЕМА



СВЕЧА ЗАЖИГАНИЯ NGK



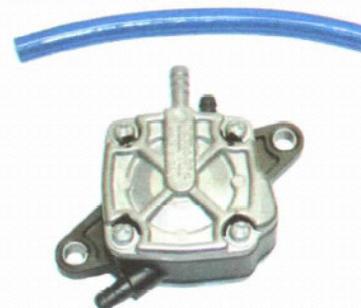
КОЖУХ СЦЕПЛЕНИЯ



КАРБЮРАТОР DELL'ORTO



ГЛУШИТЕЛЬ ВПУСКА



ТОПЛИВНЫЙ НАСОС

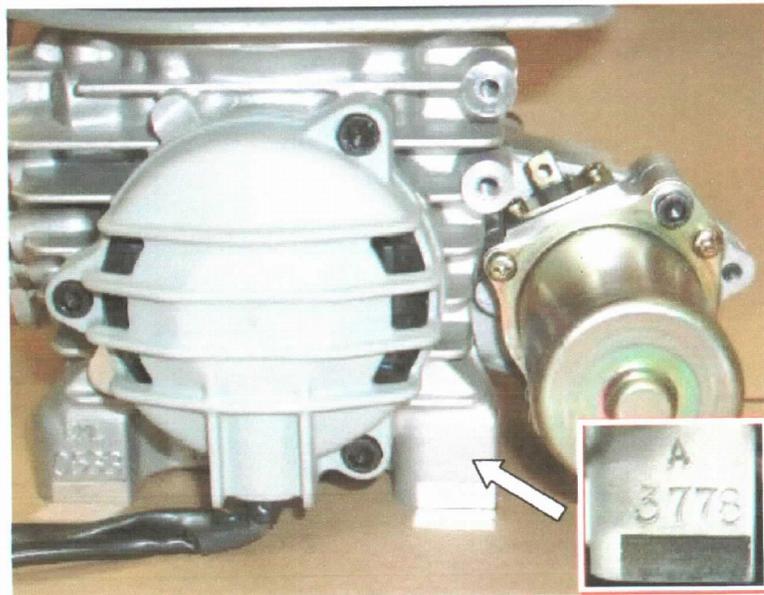
2- ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР ДВИГАТЕЛЯ

Официальный идентификационный номер проштампован на нижней левой части картера, рядом с электростартером (см. рисунок). Обычно этот номер представляет собой букву с последующими четырьмя цифрами.

Прочие номера, проштампованные на картере либо других поверхностях двигателя, относятся к различным технологическим процессам и не идентифицируют двигатель.

ПРИМЕЧАНИЕ:

В случае необходимости заказа запасных частей и при обращении в сервисные центры IAME необходимо указывать идентификационный номер и модель двигателя.



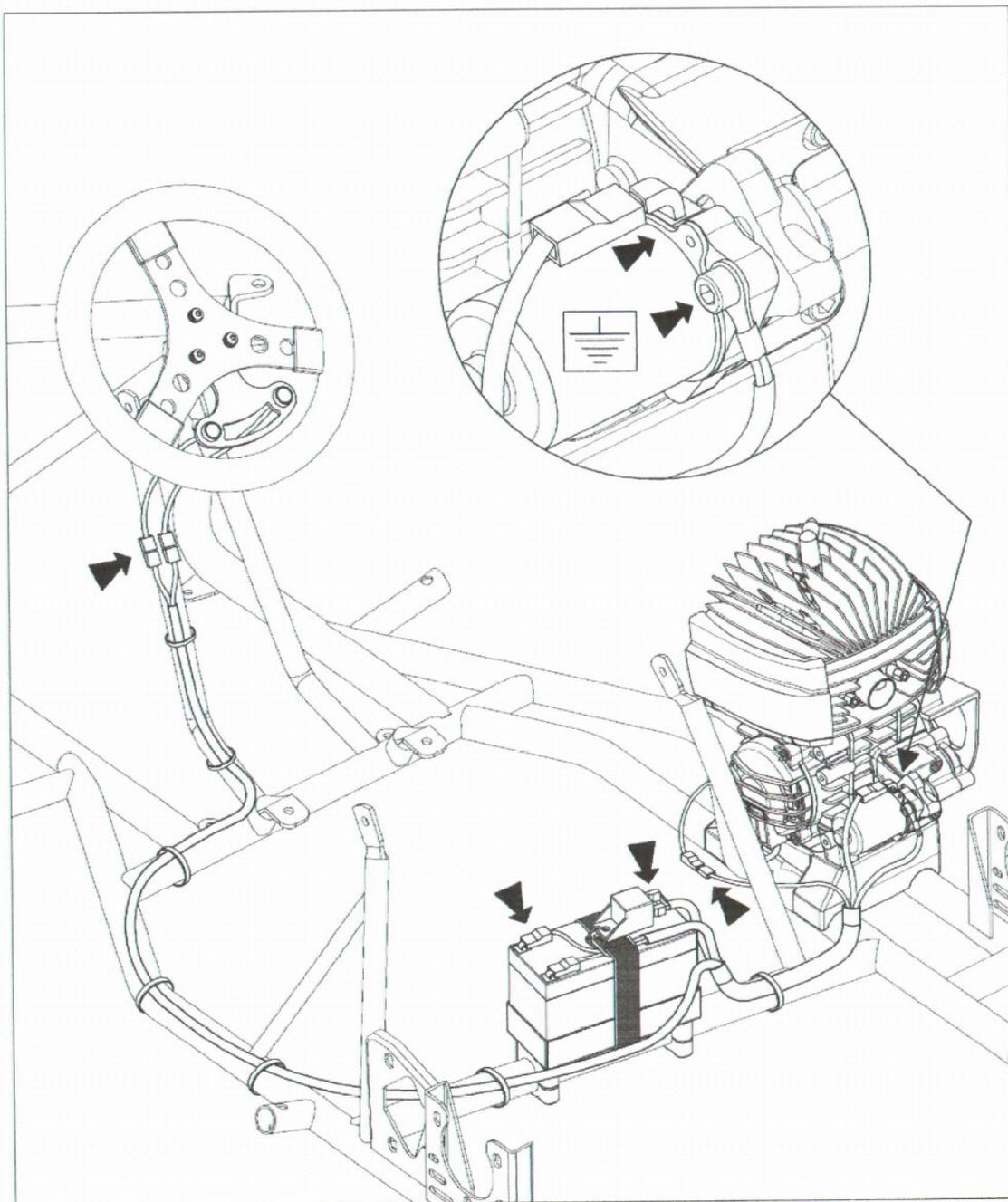
3- ПОДГОТОВКА ДВИГАТЕЛЯ И ЕГО МОНТАЖ НА ШАССИ

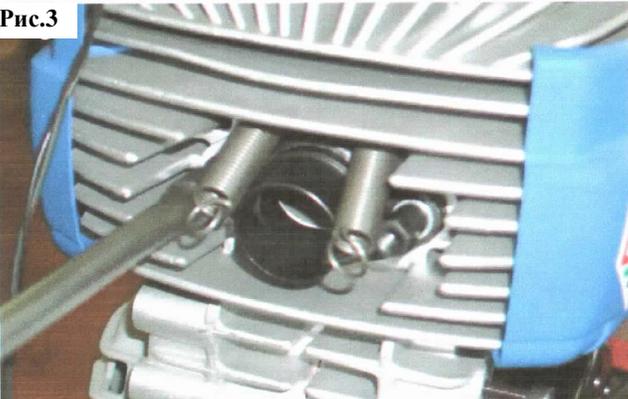
ПРИМЕЧАНИЕ:

Если двигатель поставляется смонтированным на шасси, эти инструкции предназначены только для лица, производящего сборку. Конечный потребитель в этом случае может пропустить этот раздел и перейти к разделу 4.

Если двигатель или его компоненты поставляются в разобранном виде, необходимо следовать приведенным далее указаниям для обеспечения правильной сборки и монтажа.

3.1- СХЕМА МОНТАЖА ДВИГАТЕЛЯ НА ШАССИ



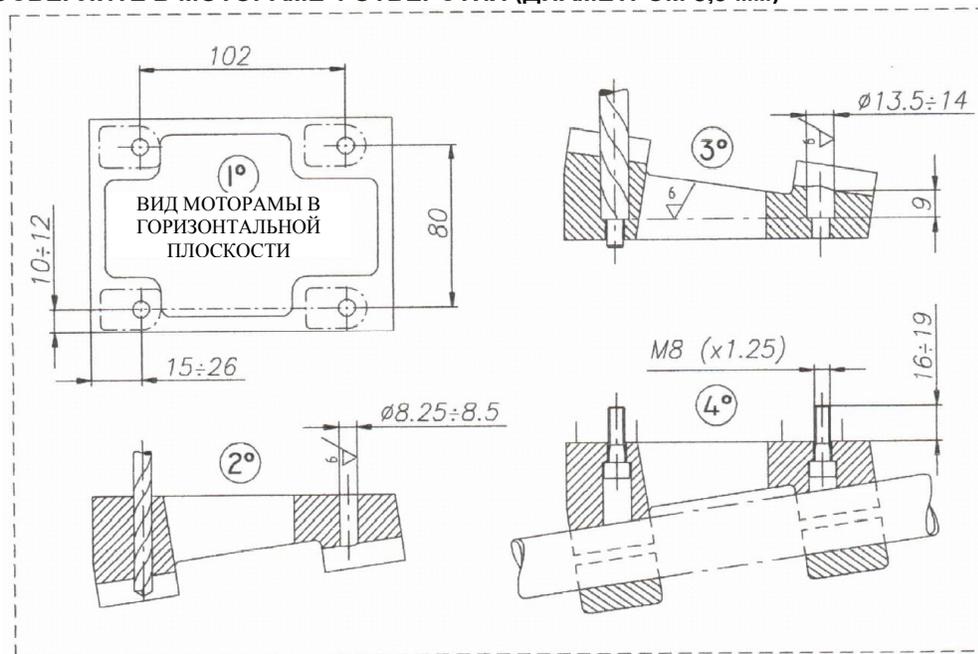
<p>3.2</p>	<p>УСТАНОВКА ВЫХЛОПНОГО КОЛЛЕКТОРА ПРИМЕЧАНИЕ ДВИГАТЕЛЬ ПОСТАВЛЯЕТСЯ С УСТАНОВЛЕННОЙ ПРОКЛАДКОЙ ВЫХЛОПНОГО КОЛЛЕКТОРА И ГАЙКАМИ. ПРОКЛАДКА КОЖУХА ВЫХЛОПНОГО КОЛЛЕКТОРА ПРЕДНАЗНАЧЕНА ДЛЯ ЗАЩИТЫ ВНУТРЕННИХ КОМПОНЕНТОВ.</p>	
	<p>3.2.1 ОТВЕРНИТЕ ГАЙКИ И СНИМИТЕ КОЖУХ ВЫХЛОПНОГО КОЛЛЕКТОРА.</p>	
	<p>3.2.2 УСТАНОВИТЕ ПРУЖИНЫ ВЫХЛОПНОГО КОЛЛЕКТОРА (СМ. РИС. 1).</p> <p>УБЕДИТЕСЬ В ТОМ, ЧТО ПРОКЛАДКА ВЫХЛОПНОГО КОЛЛЕКТОРА УСТАНОВЛЕНА В ПОСАДОЧНОЙ КАНАВКЕ, И УСТАНОВИТЕ ВЫХЛОПНОЙ КОЛЛЕКТОР (СМ. РИС. 2).</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ: НА ДВИГАТЕЛЕ В ИСПОЛНЕНИИ «ВАВУ» ВЫХЛОПНОЙ КОЛЛЕКТОР НЕ ТРЕБУЕТСЯ.</p>	<p>Рис.1</p>  <p>Рис.2</p> 
	<p>3.2.3 УСТАНОВИТЕ 2 ШАЙБЫ 6 мм.</p> <p>ПОЛЕЗНЫЙ СОВЕТ: ПЕРЕМЕСТИТЕ ДВИГАТЕЛЬ В ГОРИЗОНТАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ВОСПОЛЬЗУЙТЕСЬ ОТВЕРТКОЙ) И УСТАНОВИТЕ ШАЙБЫ В НУЖНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ.</p>	
	<p>3.2.4 ЗАВЕРНИТЕ 2 ГАЙКИ (СМ. РИС. 3). МОМЕНТ ЗАТЯЖКИ = 9÷11 Нм (80÷100 дюймов-фунт) Т-ОБРАЗНЫЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ С ГОЛОВКОЙ 10 мм</p>	<p>Рис.3</p> 

3.3

ПОДГОТОВКА И УСТАНОВКА МОТОРАМЫ

ПРИМЕЧАНИЕ: ВСЕ РАЗМЕРЫ УКАЗАНЫ В МИЛЛИМЕТРАХ

3.3.1. ПРОСВЕРЛИТЕ В МОТОРАМЕ 4 ОТВЕРСТИЯ (ДИАМЕТРОМ 8,5 ММ)



3.3.2 УСТАНОВИТЕ МОТОРАМУ. УБЕДИТЕСЬ В ТОМ, ЧТО ПРИМЕНЯЮТСЯ ВИНТЫ М8 С ВНУТРЕННИМ ШЕСТИГРАННИКОМ ДОСТАТОЧНОЙ ДЛИНЫ, ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ КРЕПЛЕНИЕ НА КАРТЕРЕ, С ДЛИНОЙ РЕЗЬБЫ 16±19 ММ (ВИНТ ДОЛЖЕН ВЫСТУПАТЬ ИЗ ПЛАСТИНЫ НА 16±19 ММ) (СМ. РИС. 4 И ЧЕРТЕЖ).

4 ВИНТА М8 С ВНУТРЕННИМ ШЕСТИГРАННИКОМ МОМЕНТ ЗАТЯЖКИ = 22±24 Нм (190±210 дюймов-фунт)

(УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ С ГОЛОВКОЙ 6 ММ)



Рис.4



3.4 МОНТАЖ КАРБЮРАТОРА

3.4.1. УСТАНОВКА КРЕПЛЕНИЯ КАРБЮРАТОРА

- СНИМИТЕ ПЛАСТМАССОВУЮ ЗАГЛУШКУ С ВХОДНОГО ОТВЕРСТИЯ ЦИЛИНДРА
- ВЫВЕРНИТЕ ИЗ ЦИЛИНДРА 2 ВИНТА М6
- УСТАНОВИТЕ НА КРЕПЛЕНИЕ ПРОКЛАДКУ КАРБЮРАТОРА
- УСТАНОВИТЕ КРЕПЛЕНИЕ И ВСТАВЬТЕ 2 ВИНТА М6
- ЗАТЯНИТЕ ВИНТЫ М6×20.
- УСТАНОВИТЕ РЕЗЬБОВОЙ ХОМУТ (СМ. РИС. 5)

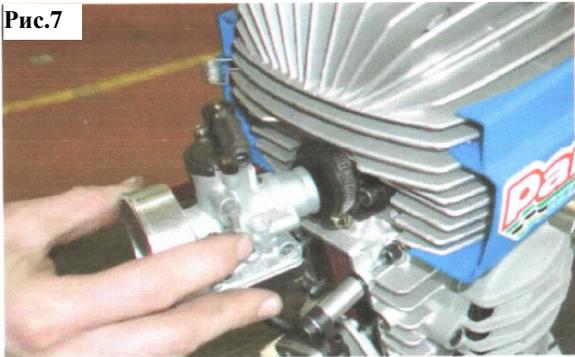
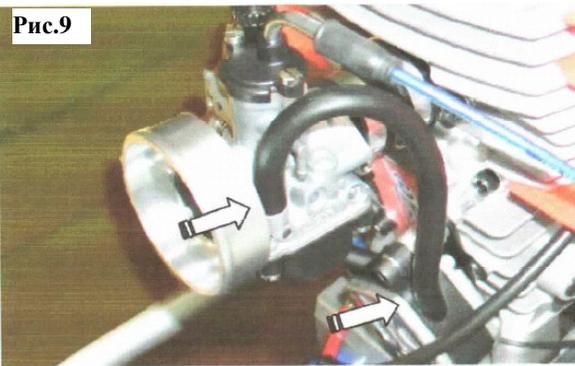
МОМЕНТ ЗАТЯЖКИ = 9±11 Нм (80±100 дюймов-фунт)

(УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ С ГОЛОВКОЙ 6 ММ)



Рис.5



<p>3.4 ВСТАВЬТЕ ОПОРУ ГЛУШИТЕЛЯ ВПУСКА В КАРБЮРАТОР (СМ. РИС. 6)</p> <p><u>ПРИМЕЧАНИЕ:</u> <u>НА ДВИГАТЕЛЯХ В ИСПОЛНЕНИИ «ВАВУ»</u> <u>КРЕПЛЕНИЕ ЗАКРЕПЛЕНО НА КАРБЮРАТОРЕ</u> <u>ТРЕМЯ УСТАНОВОЧНЫМИ ШТИФТАМИ М6×10.</u></p>	<p>Рис.6</p> 
<p>3.4.3 ВСТАВЬТЕ КАРБЮРАТОР В ПРЕДНАЗНАЧЕННОЕ ДЛЯ НЕГО КРЕПЛЕНИЕ И ЗАТЯНИТЕ ХОМУТ. (СМ. РИС. 7 И 8).</p>	<p>Рис.7</p>  <p>Рис.8</p> 
<p>3.4.4 ПОДСОЕДИНИТЕ ТОПЛИВНЫЙ ШЛАНГ К КАРБЮРАТОРУ И К НАГНЕТАТЕЛЬНОМУ ПАТРУБКУ НАСОСА (СМ. РИС. 9).</p> <p>ПОДСОЕДИНИТЕ К КАРБЮРАТОРУ ТРОС ПРИВОДА ДРОССЕЛЬНЫХ ЗАСЛОНОК.</p>	<p>Рис.9</p> 

3.5

МОНТАЖ ДВИГАТЕЛЯ НА ШАССИ

3.5.1 УСТАНОВИТЕ ДВИГАТЕЛЬ НА ДВЕ НАРУЖНЫЕ ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЯЮЩИЕ И ЗАКРЕПИТЕ МОТОРАМУ С ПОМОЩЬЮ ДВУХ ЗАЖИМОВ (СМ. РИС. 10).

ПОЛЕЗНЫЙ СОВЕТ:
НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПОЛНОГО ЗАТЯЖКИ ЗАЖИМОВ ПРЕЖДЕ, ЧЕМ ЦЕПЬ БУДЕТ УСТАНОВЛЕНА И ПРАВИЛЬНО ВЫРОВНЕНА.

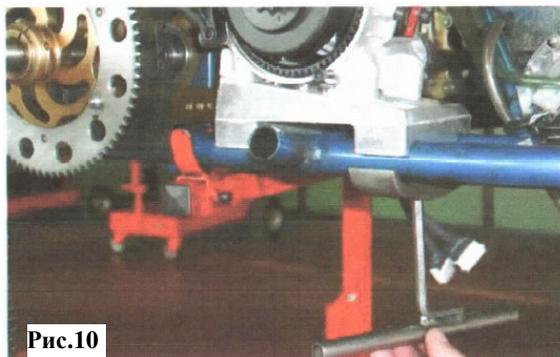


Рис.10

3.5.2 ПРОВЕРЬТЕ ВЫРАВНИВАНИЕ ЗВЕЗДОЧКИ ДВИГАТЕЛЯ И ОСЕВОЙ ЗВЕЗДОЧКИ (СМ. РИС. 11).



Рис.11

3.5.3 НАДЕНЬТЕ ЦЕПЬ (ШАГ ЗАЦЕПЛЕНИЯ ЦЕПИ 7,775). (СМ. РИС. 12).



Рис.12

3.5.4 СМЕСТИТЕ ДВИГАТЕЛЬ НА НАПРАВЛЯЮЩИХ И ОТРЕГУЛИРУЙТЕ НАТЯЖЕНИЕ ЦЕПИ.



ВНИМАНИЕ:
ЗАЗОР ЦЕПИ, ИЗМЕРЕННЫЙ В УКАЗАННОЙ ТОЧКЕ (СМ. РИС. 13), ДОЛЖЕН СОСТАВЛЯТЬ 15 мм.

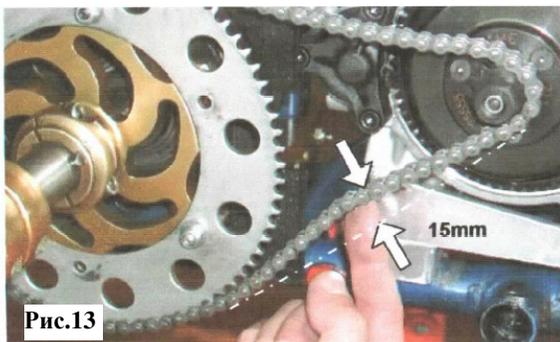


Рис.13

3.5.5 ЗАТЯНИТЕ ВИНТЫ ЗАЖИМОВ.

3.6 МОНТАЖ КОЖУХА СЦЕПЛЕНИЯ С КАТУШКОЙ ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ

3.6.1 ВЫВЕРНИТЕ 3 ВИНТА М6×30 ИЗ КАРТЕРА (СМ. РИС. 14) И УСТАНОВИТЕ КОЖУХ СЦЕПЛЕНИЯ С КАТУШКОЙ ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ (СМ. РИС. 15).

МОМЕНТ ЗАТЯЖКИ ТРЕХ ВИНТОВ = 8÷10 Нм (70÷90 дюймов-фунт)

(УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ С ГОЛОВКОЙ 5 мм)



ВНИМАНИЕ:

УБЕДИТЕСЬ В ТОМ, ЧТО КАТУШКА ПОСТОЯННО СОЕДИНЕНА С ДВИГАТЕЛЕМ МЕДНЫМ ЗАЗЕМЛЯЮЩИМ ПРОВОДОМ. НЕПРАВИЛЬНОЕ ЗАЗЕМЛЕНИЕ МОЖЕТ СТАТЬ ПРИЧИНОЙ НЕИСПРАВИМЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ КАТУШКИ.

КАТУШКА ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ УСТАНОВЛЕНА НА МАКСИМАЛЬНОМ ВОЗМОЖНОМ РАССТОЯНИИ ОТ ВЫХЛОПНОЙ ТРУБЫ, ПОСКОЛЬКУ ЧРЕЗМЕРНОЕ НАГРЕВАНИЕ МОЖЕТ СТАТЬ ПРИЧИНОЙ НЕИСПРАВИМЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ КАТУШКИ



Рис.14



Рис.15

3.6.2 ПОДСОЕДИНИТЕ ШЛАНГ БЕНЗОБАКА К НАГНЕТАТЕЛЬНОМУ ПАТРУБКУ НАСОСА (СМ. РИС. 16).



Рис.16

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СОЕДИНЕНИЯ
(см. приложенную электросхему)

3.7

УСТАНОВИТЕ ЗАЖИМЫ НА ОПОРУ
АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ (СМ. РИС. 17).
2 ВИНТА М6×10

**МОМЕНТ ЗАТЯЖКИ ВИНТОВ = 8÷10 Нм (70÷90
дюймов-фунт)**

(12-ГРАННЫЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ С ГОЛОВКОЙ 10 ММ)



Рис.17



3.7.1 УСТАНОВИТЕ ОПОРУ НА ЗАДНИЮ
НАПРАВЛЯЮЩУЮ ШАССИ (СМ. РИС. 18).

Рис.18



3.7.2 ЗАКРЕПИТЕ ЗАЖИМЫ (СМ. РИС. 19) 2-МЯ
ВИНТАМИ М6×25.

**МОМЕНТ ЗАТЯЖКИ ВИНТОВ = 8÷10 Нм (70÷90
дюймов-фунт)**

(УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ С ГОЛОВКОЙ
5 ММ)



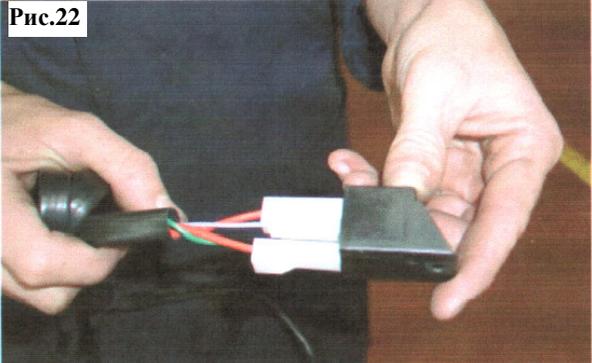
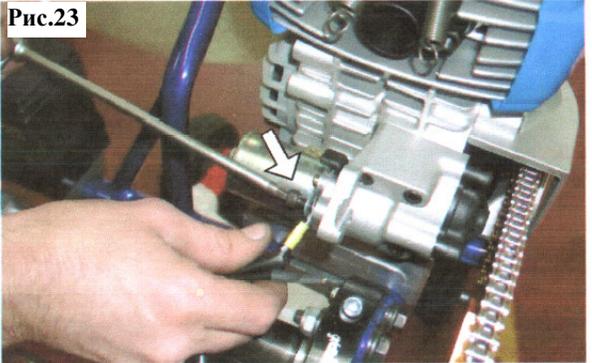
Рис.19



3.7.3 ВСТАВЬТЕ СКОБУ В ПАЗЫ ОПОРЫ
(СМ. РИС. 20).

Рис.20



	<p>3.7.4 УСТАНОВИТЕ АККУМУЛЯТОРНУЮ БАТАРЕЮ НА ОПОРУ (СМ. РИС. 21).</p> <p>ПОЛЕЗНЫЙ СОВЕТ: НЕ ПОДСОЕДИНЯЙТЕ АККУМУЛЯТОРНУЮ БАТАРЕЮ ВПЛОТЬ ДО ГОТОВНОСТИ К ПУСКУ ДВИГАТЕЛЯ.</p> <p> ВНИМАНИЕ: <u>СОБЛЮДАЙТЕ МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ, ЧТОБЫ ПРЕДОТВРАТИТЬ КОРОТКОЕ ЗАМЫКАНИЕ КЛЕММ АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ, ПОСКОЛЬКУ ЭТО МОЖЕТ СТАТЬ ПРИЧИНОЙ НЕИСПРАВИМЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ БАТАРЕИ.</u></p>	<p>Рис.21</p> 
	<p>3.7.5 ПОДСОЕДИНИТЕ РЕЛЕ СТАРТЕРА К НАКОНЕЧНИКАМ ПРОВОДОВ (СМ. РИС. 22).</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ: <u>2 ПРОВОДА С 10-МИЛЛИМЕТРОВЫМИ НАКОНЕЧНИКАМИ МОЖНО ПЕРЕСТАВИТЬ НА РЕЛЕ СТАРТЕРА БЕЗ ОПАСНОСТИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ НЕИСПРАВНОСТЕЙ. ТАКЖЕ МОЖНО ПЕРЕСТАВИТЬ 2 ПРОВОДА С 6,3-МИЛЛИМЕТРОВЫМИ НАКОНЕЧНИКАМИ.</u></p>	<p>Рис.22</p> 
<p>3.8</p>	<p>ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СОЕДИНЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ (СМ. ТАКЖЕ ПРИЛОЖЕННУЮ ЭЛЕКТРОСХЕМУ)</p> <p>ВЫВЕРНИТЕ ВИНТ М6 НА СТАРТЕРЕ И ПОДСОЕДИНИТЕ ЗАЗЕМЛЯЮЩИЙ ПРОВОД К ДВИГАТЕЛЮ. (СМ. РИС. 23).</p> <p>МОМЕНТ ЗАТЯЖКИ ВИНТА = 8÷10 Нм (70÷90 дюймов-фунт)</p> <p>(УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ С ГОЛОВКОЙ 5 мм)</p>	<p>Рис.23</p> 
	<p>3.8.1 ПОДСОЕДИНИТЕ НАКОНЕЧНИК (8 мм) ПРОВОДКИ К СТАРТЕРУ (СМ. РИС. 24).</p>	<p>Рис.24</p> 

3.8.2 ПОДСОЕДИНИТЕ НАКОНЕЧНИК ПРОВОДА СТАТОРА ЗАЖИГАНИЯ К КАТУШКЕ ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ (СМ. РИС. 25).



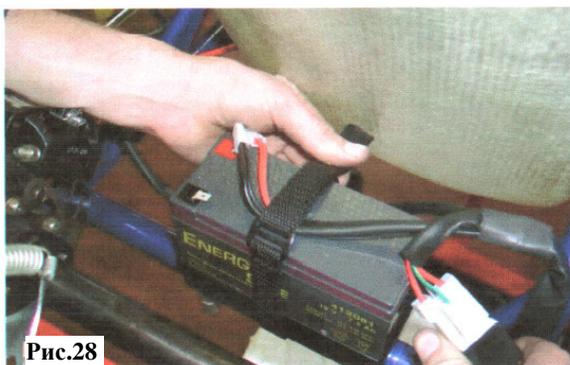
3.8.3 ПОДСОЕДИНИТЕ НАКОНЕЧНИК ВТОРОГО ПРОВОДА К ОХВАТЫВАЕМОМУ СОЕДИНЕНИЮ ПРОВОДКИ (СМ. РИС. 26).

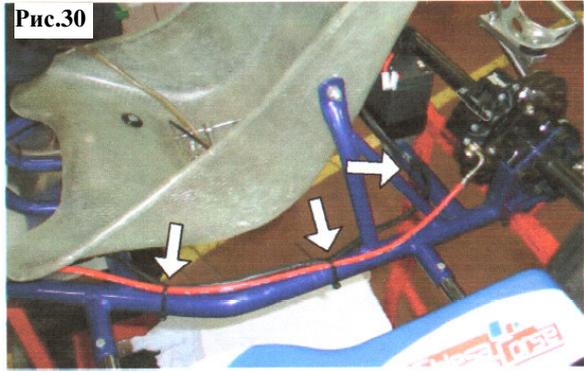
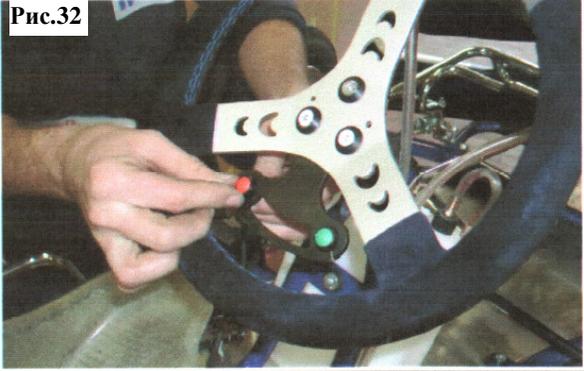


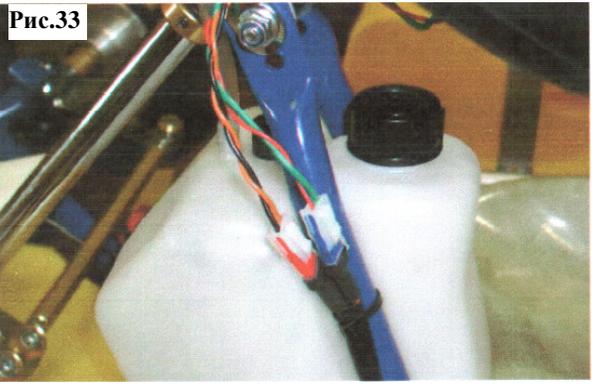
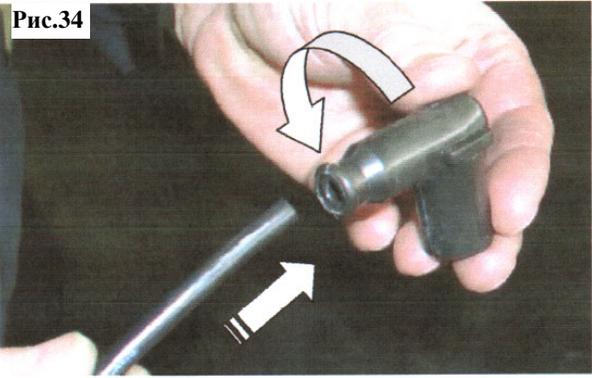
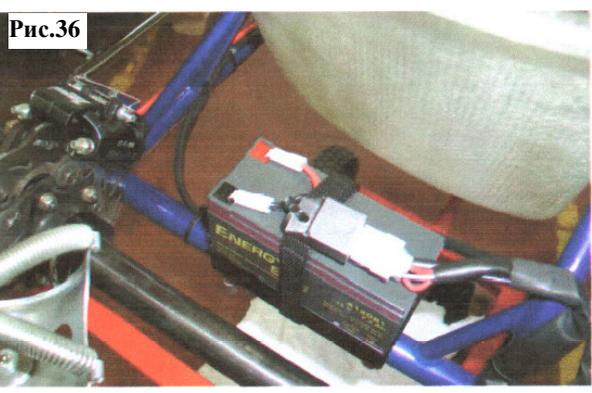
3.8.4 ЗАКРЕПИТЕ ЭЛЕКТРОПРОВОДКУ ВДОЛЬ ЗАДНЕЙ НАПРАВЛЯЮЩЕЙ ШАССИ ПЛАСТМАССОВЫМИ ЗАЖИМАМИ (СМ. РИС. 27)

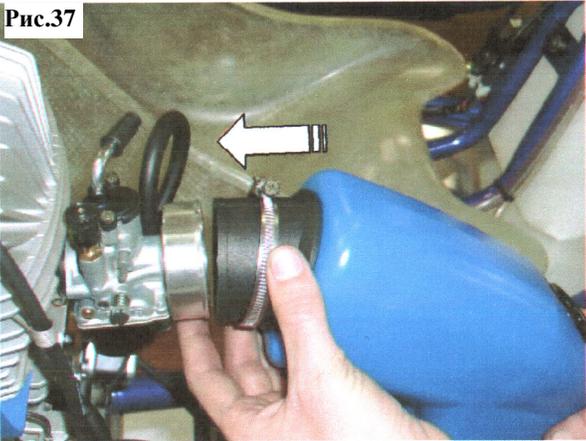
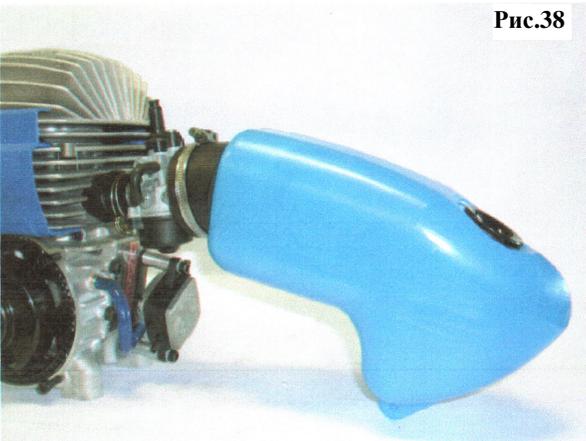


3.8.5 ЗАКРЕПИТЕ АККУМУЛЯТОРНУЮ БАТАРЕЮ И НАКОНЕЧНИКИ ПРОВОДОВ С ПОМОЩЬЮ СКОБЫ (СМ. РИС. 28).



	<p>3.8.6 ЗАКРЕПИТЕ РЕЛЕ СТАРТЕРА НА КРЕПЕЖНОЙ СКОБЕ С ПОМОЩЬЮ ЗАЖИМОВ, ЛИБО НА ОПОРЕ АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ С ПОМОЩЬЮ ДВУСТОРОННЕЙ КЛЕЙКОЙ ЛЕНТЫ (СМ. РИС. 29).</p> <p> ВНИМАНИЕ: <u>НЕ ДОПУСКАЙТЕ СОПРИКОСНОВЕНИЯ ЭЛЕКТРОПРОВОДКИ С ЗЕМЛЕЙ ЛИБО ВРАЩАЮЩИМИСЯ КОМПОНЕНТАМИ, ПОСКОЛЬКУ ЭТО МОЖЕТ СТАТЬ ПРИЧИНОЙ НЕИСПРАВИМЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ ПРОВОДКИ.</u></p>	 <p>Рис.29</p>
	<p>3.8.7 ЗАКРЕПИТЕ ОСТАЛЬНЫЕ ПРОВОДА ВДОЛЬ НАПРАВЛЯЮЩЕЙ НА СТОРОНЕ ТОРМОЗА С ПОМОЩЬЮ ПЛАСТМАССОВЫХ ЗАЖИМОВ. (СМ. РИС. 30).</p>	 <p>Рис.30</p>
	<p>3.8.8 СНИМИТЕ РУЛЕВОЕ КОЛЕСО И УСТАНОВИТЕ НА ВТУЛКУ РУЛЕВОГО КОЛЕСА ОПОРНЫЙ ДЕРЖАТЕЛЬ НАЖИМНОЙ КНОПКИ (СМ. РИС. 31).</p>	 <p>Рис.31</p>
	<p>3.8.9 УСТАНОВИТЕ НАЖИМНЫЕ КНОПКИ В ОПОРНОМ ДЕРЖАТЕЛЕ (СМ. РИС. 32).</p>	 <p>Рис.32</p>

	<p>3.8.10 ПОДВЕДИТЕ СОЕДИНИТЕЛИ КНОПОК К СОЕДИНИТЕЛЯМ ЭЛЕКТРОПРОВОДКИ (СМ. РИС. 33).</p> <p> ВНИМАНИЕ: <u>ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ НА СООТВЕТСТВИЕ ЦВЕТОВ СОЕДИНИТЕЛЕЙ, ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ ИХ ПРАВИЛЬНОЕ СОЕДИНЕНИЕ.</u></p>	<p>Рис.33</p> 
	<p>3.8.11 ЗАТЯНИТЕ КОЛПАЧОК СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ НА ПРОВОДЕ ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ (СМ. РИС. 34).</p>	<p>Рис.34</p> 
	<p>3.8.12 ЗАКРЕПИТЕ КОЛПАЧОК СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ НА ПРОВОДЕ ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ С ПОМОЩЬЮ ПЛАСТМАССОВОГО ЗАЖИМА (СМ. РИС. 35).</p> <p>- УСТАНОВИТЕ СВЕЧУ ЗАЖИГАНИЯ ИЗ КОМПЛЕКТА ПОСТАВКИ ДВИГАТЕЛЯ.</p> <p>МОМЕНТ ЗАТЯЖКИ ВИНТА = 20÷26 Нм (175÷230 дюймов-фунт)</p> <p>- УСТАНОВИТЕ КОЛПАЧОК НА СВЕЧУ ЗАЖИГАНИЯ.</p>	<p>Рис.35</p> 
	<p>3.8.13 ПЕРЕД ПУСКОМ ДВИГАТЕЛЯ УБЕДИТЕСЬ В ПРАВИЛЬНОМ ПОДСОЕДИНЕНИИ АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ. (СМ. РИС. 36).</p>	<p>Рис.36</p> 

3.9	УСТАНОВКА ГЛУШИТЕЛЯ ШУМА ВПУСКА	<div data-bbox="914 247 1500 688"> <p>Рис.37</p>  </div> <div data-bbox="914 699 1500 1140"> <p>Рис.38</p>  </div>
3.10	МОНТАЖ ВЫХЛОПНОЙ СИСТЕМЫ	<div data-bbox="914 1234 1500 1675"> <p>Рис.39</p>  </div>
	<p>- УБЕДИТЕСЬ В ТОМ, ЧТО ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР ОСНАЩЕН ВПУСКНЫМ ОТВЕРСТИЕМ, ОРИЕНТИРОВАННЫМ К ВЕРХНЕЙ СТОРОНЕ, И В ОТСУТСТВИИ ЗАСОРЕНИЯ ОТВЕРСТИЯ</p> <p>- ЗАТЯНИТЕ КРЕПЕЖНЫЙ ХОМУТ НА КАРБЮРАТОРЕ И ЗАКРЕПИТЕ ФИЛЬТР НА НАПРАВЛЯЮЩЕЙ ШАССИ С ПОМОЩЬЮ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ЗАЖИМА (СМ. РИС. 37-38).</p>	<p>УСТАНОВИТЕ ГЛУШИТЕЛЬ ВЫХЛОПНОЙ СИСТЕМЫ НА СОЕДИНЕНИЕ И ЗАКРЕПИТЕ ЕГО С ПОМОЩЬЮ ДВУХ ПРУЖИН (СМ. РИС. 39).</p> <p><u>ПРИМЕЧАНИЕ:</u> <u>НА ДВИГАТЕЛЯХ В ИСПОЛНЕНИИ «ВАВУ»</u> <u>ГЛУШИТЕЛЬ УСТАНОВЛИВАЕТСЯ</u> <u>НЕПОСРЕДСТВЕННО НА ЦИЛИНДРЕ БЕЗ</u> <u>ПРОМЕЖУТОЧНОГО СОЕДИНЕНИЯ.</u></p>

ДВИГАТЕЛЬ ГОТОВ К ПУСКУ

4- БЕНЗИН И МАСЛО

Применяйте (этилированный) или неэтилированный бензин в смеси с маслом до получения 6%-ной концентрации (в соотношении 16:1).

Применяйте масло с содержанием касторового масла, в результате чего обеспечивается оптимальная смазка в условиях высоких температур.

С другой стороны, поскольку касторовое масло создает вязкий осадок, который вызывает образование нагара, необходимо не реже, чем через 5-10 часов проверять состояние поршня и ГБЦ.

На основании собственного опыта мы рекомендуем следующие масла:

- SHELL ADVANCE RACING M
- ELF HTX 909
- ERG K KART 2T CORSE
- ERG K KART FORMULA

После заправки бензобака и прежде, чем запустить двигатель, убедитесь в том, что уровень бензина доходит до карбюратора.

Категорически запрещается применение электростартера для отсасывания бензина, поскольку это может стать причиной разрядки аккумуляторных батарей.

ПОЛЕЗНЫЙ СОВЕТ:

Отсоедините пластмассовый шланг от насоса карбюратора и вентиляционный шланг – от бензобака, и **поднимайте** давление в вентиляционном шланге до тех пор, когда бензин начнет вытекать из шланга насоса карбюратора. **Убедитесь в отсутствии воздуха в вентиляционном шланге.**

Подсоедините шланг к карбюратору и к вентиляционному отверстию