

Pancar Motorunuzun

Bakım Talimatı

Motorunuzun uzun ömürlü ve daima çalışmaya hazır olması için devamlı bakıma çek tarzda imal edilmiştir.

ihtiyacı vardır. Pancar Motor, en kolay ve en seri şekilde bakım yapabile-

A GÜNLÜK BAKIM (veya her 10 çalışma saatinde)

- (A1) Mazot doldurunuz
- (A2) Yağ seviyesini kontrol ediniz
- (A3) Hava filtresini temizleyiniz. (Fazla tozlanmış ise)

B HAFTALIK BAKIM (veya her 100 çalışma saatinde)

- (B1) Motor yağını değiştiriniz
- (B2) Yağ filtresini değiştiriniz
(her 200 çalışma saatinde)
- (B3) Hava filtresini temizleyiniz.
- (B4) Subap boşluğu kontrol edilir, gerekirse ayarlanır, akü suyuna bırakılır.

C AYLIK BAKIM (veya her 250 çalışma saatinde)

- (C1) Mazot filtre elemanı değiştirilir.
- (C2) Soğutma kanatları temizlenir.
- (C3) Kayış gerginliği kontrol edilir.

D YILLIK BAKIM (veya her 1000 çalışma saatinde)

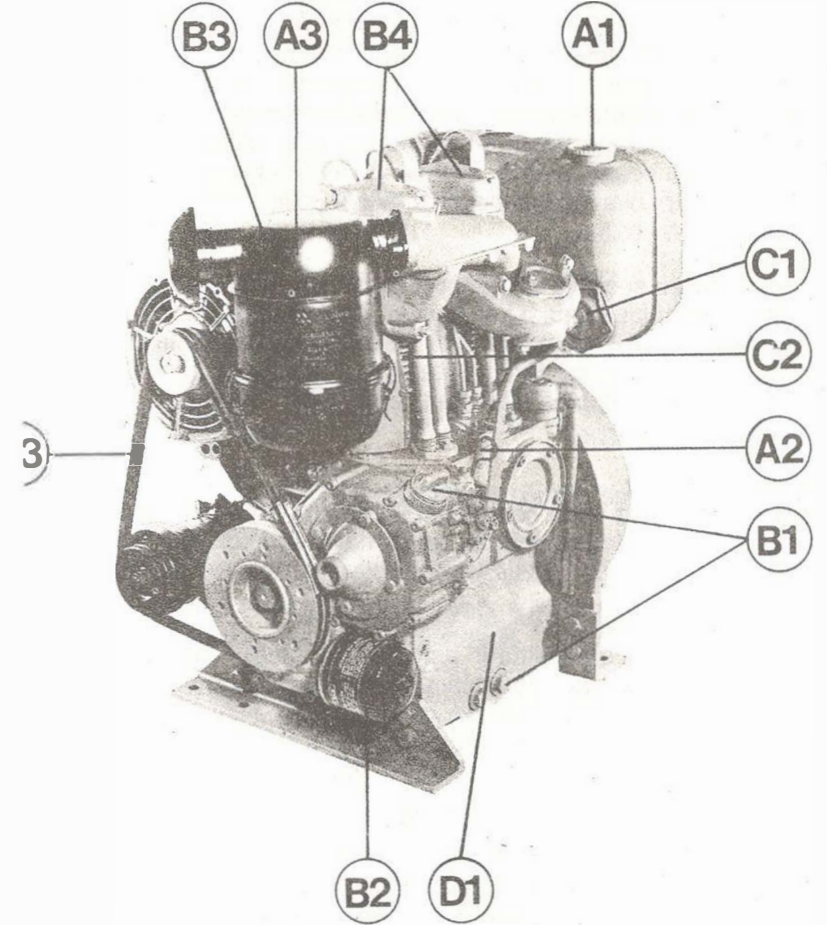
- (D1) Motor gövdesi içi yıkanır

Yeni veya revizyon görmüş motorlarda

- 1) İlk yağ değiştirme 25 çalışma saati sonunda
- 2) Yeni kayış ilk hafta veya 50 çalışma saati sonunda yeniden gerilmeli.

Sayfa No

- 11
- 11
- 14
- 14
- 14
- 14
- 15
- 15
- 16
- 16
- 14
- 14
- 16



A) MOTORUN YAPISI VE ÇALIŞTIRMA PRENSİBİ

I - Çalışma prensibi :

Motorlar dört zamanlı ve direkt püskürtmelidir

II - Motorun yapısı :

Dökme demirden gövdeye krank mili, eksantrik mili ve mazot pompası monte edilmiştir. Krank ve eksantrik mili mükemmel bir şekilde yataklandırılmıştır. Hareket yolan tarafından alındığı gibi ön kapak tarafından da alınabilir. E 108 ve Z 108 Motorlarında 2:1 devirli kammili elle tahrikte kullanılır. İstenildiğinde E 108, Z 108 motorları marş motoru ile de teslim edilebilir. D 108 ve V 108 motorları yalnız marş motoru ile çalıştırılır. Silindirdeki yeterli miktardaki kanatçıklar soğutmaya sağlar ve motorun ömrünü uzatır. Silindir kafası özel alüminyum alaşımıdır, içinde yanma odası ve ventil oturma yuvaları bulunur. Enjektör, külbütör mili ve supablar silindir kafasına monte edilir.

1) Soğutma :

Uygun şekilde seçilmiş vantilatör taze havayı emer ve bu soğuk havayı silindir ile silindir kafası kanatçıkları arasına üfler. Vantilatörün arıza yapmaması çiftli V kayış tertibatı ile emniyet alınmıştır. Havanın az gelmesi ancak silindir, silindir kafası yahut vantilatör gövdesi kanatçıkları arasına pislik toplanmasından ileri gelebilir. Pislikten dolayı soğutma iyi yapılamaz.

2) Hava filtresi :

Motorun ömrü az veya çok aşınması yanma havasının temizlik derecesi ile ilgilidir. Bu nedenle en temiz hava verecek olan yağ banyolu hava filtresi kullanılır. Tozun vereceği zararlar bakım hatasıdır.

3) Mazot pompası :

Mazot pompası ve enjektörün aşınması ve ömrü kullanılan yakıtın temizliğine bağlıdır. Bu nedenle yakıtın mazot pompasına gitmeden önce temizlenmesi için mazot deposuna bir filtre monte edilmiştir. Eğer motora mazot deposu monte edilmemişse (ekseriya D 108 ve V 108 de), motora özel bir filtre monte edilir.

4) Yağlama :

Bir dişli yağ pompası gövde içinden yağı yağ süzgecinden geçirerek emer ve yağlama filtresi kanalıyla krank miline, eksantrik miline ve bütün yataklara basar. Külbütör mili, itici pimleri ve supab tijleri otomatik olarak yağlanırlar.

D 108 ve V 108 motorlarında, vantilatörün hava cereyanı içinde kalacak şekilde bir yağ soğutucusu monte edilmiştir. Güç ve çevre sıcaklığına bağlı olarak Z 108'e de bir yağ soğutucusu monte edilmesi gereklidir.

Yağlama motorun ömrü bakımından büyük önem taşır; bu nedenle yağ seviyesinin her gün kontrol edilmesi gereklidir.

5) Ayarlama

Gaz kolu "Start" üzerine getirildiğinde en yüksek devir adedi elde edilir. Start ile stop arasında motor arzulanan her devir adedine ayar edilebilir. Regülatörün bu devir adetlerine ayarlanmasında motor tolerans dahilinde her yükü taşır.

B) ÇALIŞTIRMA MADDESİ

I - Mazot

Motorlarda DIN 51601'e göre aşağıda gösterilen her mazotu kullanabiliriz.

Su miktarı (hacimsel)	: %1
Yoğunluk (15 ⁰ C de)	: 0,820 - 0,860g/ml
Viskozite (20 ⁰ C de)	: (1,1 - 1,85 E) (1,8 - 10)
Alev alma noktası ⁰ C	: 55
Kükürt miktarı max. (ağırlık olarak)	: %1,0
Setan sayısı min.	: 40
Kül max. (Ağırlık olarak)	: %0,02

Mazotun kirli olması enjektör tertibatında arızalara sebep olur. Mazot filtresi tıkanır.

II - Yağlama

Yalnız yüksek kaliteli HD (ağır hizmet) yağı kullanılmalı ve sürekli aynı marka yağın kullanılmasına dikkat edilmelidir.

Yağ viskozitesinin seçilmesinde, günün en yüksek sıcaklığı değil de çalıştırılma sırasındaki sıcaklık esasa alınmalıdır.

+ 15⁰ C (59⁰ F) altındaki sıcaklıklarda HD - SAE 10

+ 15⁰ C (59⁰ F) ile + 25⁰ C (77⁰ F) arasındaki sıcaklıklarda HD - SAE 20W / 20

+ 25⁰ C (77⁰ F) üzerindeki sıcaklıklarda HD - SAE 30 yağları kullanılmalıdır.

Eğer aşağı sıcaklıklarda kalın yağ kullanılacak olursa, piston ve yataklardaki büyük sürtünmelerden dolayı ilk çalıştırma zor olur.

C) MOTORUN BAKIMI

Eğer yeni motoru ilk defa işletmeye alacaksak, aşağıda anlatılan hazırlıkların yapılması gereklidir.

Bazı noktalar motorun yalnız ilk işletmeye alınmasında değil, periyodik bakımda da geçerlidir. Motorların bakım planı bu kitabın orta kısmında bulunmaktadır.

I - Yağ

Yağ doldurma tapası (d) (Resim8) civarındaki pislikler temizlenir ve yağ doldurulur.

Doldurulacak yağ miktarı :

E 108 yaklaşık 3 ltr.

Z 108 yaklaşık 6 ltr.

D 108 yaklaşık 9 ltr.

V 108 yaklaşık 12 ltr.

Yağ gövdeye yavaş aktığı için yaklaşık bir dakika beklenildikten sonra seviye kontrolü yapılmalı ve yağ çubuğu (Resim 11) (a) üst işareti (b) ye ulaşana kadar yağ doldurulmalıdır.

Günlük yağ kontrolünde eksik yağ (b) çizgisine ulaşana kadar yeniden doldurulmalıdır.

(c) işaretinin altındaki çalışmalarda yataklarda ve pistonda arızalar meydana gelir.

Yağ seviyesinin kontrolünde motorun konumunun eğik olmamasına dikkat edilmelidir.

II - Mazot

Aynı marka yakıt kullanılmalı ve doldurmada temizliğe dikkat edilmelidir. Depodaki mazot zamanında ve sürekli olarak tamamlanmalıdır. Yeni motora ilkez mazot doldurulurken, Enjeksiyon tertibatının havasının alınması gerekir.

Enjeksiyon tertibatının havasının alınması (yakıt doldurulduktan sonra):

Mazot depolu motorlarda:

1- Gaz kolu (a) (Resim 8) stop konumuna getirilir.

2 - Civata (a) (Resim 9) birkaç diş geri çevrilerek hava kabarcıksız yakıt akıncaya dek öyle bırakılır. Sonra civata yerine iyice sıkılır.

3 - Mazot filtresinde (d) (Resim 9), (b) civatası önceki gibi hava kabarcıksız yakıt gelene kadar açık bırakılıp sonra civata tekrar sıkılır.

Filtreli ve yakıt basma pompalı motorlarda:

1 - Gaz kolu (a) (Resim 10) stop konumuna getirilir.

2 - Filtredeki havalandırma civatası (b) birkaç diş geri çekilir. (d) manivelası ile pompalayarak havalandırma civatası (b) den hava kabarcıksız yakıtın gelmesi sağlanır. Daha sonra (b) civatası iyice yerine sıkılır.

3 - Mazot pompasındaki civata (c) birkaç diş geri çekilir. (d) manivelası pompalanarak (c) civatasından hava kabarcıksız yakıtın gelmesi sağlanır. Daha sonra (c) civatası iyice yerine sıkılır.

4 - (d) manivelası ile 15-20 kez pompalama yapılır.

Enjeksiyon tertibatının havası itinalı bir şekilde alınmışsa, motor iyi çalışır. Enjeksiyon tertibatının havasının tam giderilmemesi devir sayısı değişmelerine ve güç kayıplarına neden olur ve hatta motor stop eder.

III - Yağ banyolu hava filtresi

(Resim 12) filtre yağ kabı, yağlama yağı ile doldurulur. Yağ seviyesi Marka çizgisinin (b) ne altında ne de üzerinde olmamalıdır. Motorda kullanılan yağın aynı burada da kullanılmalıdır. Toz toplama depolu ayırıcı (Siklon) monte edilmiş motorlarda toz toplama deposuna yağ konulmamalıdır.

D) MOTORUN ÇALIŞTIRILMASI

I - Elle harekete geçirme

1 - Mümkünse motor, tahrik edilen makinadan ayrılır. (Boşa alınır)

2 - Gaz kolu (a) (Resim 8), "Start" konumuna getirilir.

3 - Dekompresyon mili keleşi (a) (Resim 13), (1) konumuna getirilir.

4 - Jigle düğmesi (b) (Resim 8) çekilir.

5 - İlk hareket kolu (b) (Resim14) yerleştirilir ve ok yönüne yavaş yavaş döndürmeye başlanır. (Soğuk havada hareket için sayfa 13'e bakınız.)

6 - İlk hareket kolu gittikçe artan bir hızla döndürülür.

7 - Mümkün olan en yüksek hıza erişildiğinde, dekompresyon mili keleşi sağ elle (1) konumundan (0) konumuna getirilir.

8 - Motor çalışır-ve max devre ulaşır. Jikle düğmesi kendiliğinden yerine oturur.

II - Marş motoru ile harekete geçirme

1 - Mükünse motor, tahrik edilen makinadan ayrılır. (Boşa alınır.)

2 - Gaz kolu (a) (Resim 8), "Start" konumuna getirilir.

3 - Jikle düğmesi (b) (Resim 8) çekilir.

4 - Marş motoru şalteri (a) (Resim 15), (2) konumuna getirilir. Motor ateşlendikten sonra şalter kendiliğinden eski konumunu alır. Akünün korunması için yol vermeler ateşlemeler arasında birer dakikalık bir ara vermek gereklidir.

5 - Emme manifolduna ısıtma bujisi yerleştirilmişse, ısıtma için ısıtma şalteri (a) (Resim 15) (1) konumunda yaklaşık 1 ila 2 dakika kalmalı ve daha sonra (2) konumuna getirilmelidir.

III - Soğuk havalarda çalıştırma:

Motorun kolay çalışması, çalıştırma anında hızla dönmesine bağlıdır. Bunun için motor HD - SAE 10 W yağı ile doldurulmalıdır.

Elle harekette:

Gaz kolu tam yüke getirilir,
Jikle düğmesi çekilir,

Dekompresyon mili kelebeği (1) konumuna getirilir. (Birden fazla silindir sayılı motorlarda tüm silindirlerde.) Motor, ilk hareket koluyla yavaş yavaş döndürülmeye başlanır.

Motorun harekete başlaması sayfa 12, D) deki gibidir.

Çalıştırma sıvısı ile harekette:

Çalıştırma sıvısı, düşük sıcaklıklarda yüksek ateşleme kabiliyeti olan bir sıvıdır. Harekete başlamadan önce veya harekete başlama anında basınçlı bir şişe içinde bulunan sıvı, şişenin düğmesine 1-2 sn. basılarak hava filtresine püskürtülür. (Resim 16) Şişenin kullanma talimatına dikkat ediniz.

Marş motoru ile çalıştırmada, Emme manifoldunda ısıtma bujisi mevcuttur, çalıştırma sıvısına gerek yoktur.

E) MOTORUN DURDURULMASI

Motoru tam yükte durdurmayınız. Önce yükü alınız, motor kısa bir zamanda boşta çalışsın.

Motoru yalnız gaz kolu (a) (Resim 8) ile durdurunuz. ("Stop" konumuna getirerek)

Dikkat: Motoru dekompresyon kolundan (a) (Resim 14) durdurmayınız. Ventillerde zararlara sebep olabilirsiniz.

F) MOTORLARIN BAKIMI

B1 I - Yağ değişimi:

Yağ değiştirme yalnız sıcak motorda yapılmalıdır.

1 - Yağ boşaltma tapası (2) (Resim 16) nı çıkarınız, yağı boşaltınız. İlave yağ hazneli motorlarda kullanılmış yağ (a) (Resim 18) civatalarından boşaltılır.

B2 2 - Her iki yağ değişiminde bir kez yağ filtresini yenisi ile değiştiriniz.

Filtredeki (b) (Resim 17) contası hafifce yağlanır, filtre yerine takılır ve elle sıkılır.

Kısa süreli çalışan motorlarda yağ değişimi:

Yedek jeneratör gruplarını tahrik eden motorlar gibi kısa süreli çalışan motorlarda yağ değişimi, en az altı ayda bir söz konusu olur.

D1 II - Motor gövdesinin temizlenmesi

Zamanla motor gövdesinin iç cidarlarında pislikler tortulaşır. Bu nedenle motor gövdesi yılda bir kez yıkanarak temizlenmelidir. Bunun için kapaklar alınır. Gövde fırçayla veya mazot püskürterek iyice yıkanır. Bu işlemden sonra kapaklar yerine tespit edilir ve motor gövdesi taze yağla doldurulur.

Yağ karteri monte edilmişse temizleme sırasında yan kapaklardan başka karter de sökülmelidir. Gövde ve karter yukarıda anlatıldığı gibi mazotla temizlenir. Yağ emme borusundaki yağ süzgeci mazotla yıkanır, demonte edilmez.

Temizlendikten sonra yan kapaklar ve karter yerine tespit edilir ve temiz yağ doldurulur.

Karterli motorlarda sipariş no. 00308100 toplam uzunluğu 389 mm olan yağ çubuğu kullanılır.

A3 III - Yağ banyolu hava filtresinin temizlenmesi

1 - Hava filtresinin yağ çanağını (a) (Şekil 12) alınız. Yağ tortusunu siliniz ve çanağı temizleyiniz.

B3 2 - Temizlenen kabı ölçü çizgisi (b) ye gelene kadar doldurunuz.

3 - Hava filtresinin emme muhafazasındaki diğer parçaları (c) ayırınız.

4 - Filtre elemanını (d) mazotun içinde çalkalayarak temizleyiniz. Elemanı sallayıp 15 dakika kadar öyle bırakınız ki mazot kurusun.

- 5 - Elemanı çıkarılamayan hava filtrelerini demonte ediniz ve yağ kabını aldıktan sonra mazot içerisinde hızla çalkalayarak temizleyiniz, biraz salladıktan sonra 15 dakika kadar kurumaya bırakınız.

B4) IV -Supab ayarı :

Her iki supabta da soğuk durumda 0,1 mm aralık olmalıdır. Supabların ayar ve kontrolü motor soğukta iken yapılmalıdır.

- 1 - Silindir kafası kapağı alınır.
- 2 - Motor dönme yönünde kompresyon hissedilinceye kadar döndürülür çok silindirli motorlarda her silindir için bu durum sağlanır.
- 3 - Külbütör manivelası ile supab pimi arası masterla (a) (Şekil 19) ölçülür.
- 4 - Altı köşeli somun (c) sökülür.
- 5 - Ayar vidasından (b) tornavida ile ayarlanarak masterla (a) kontrol edilir, kompresyon hissedilir durumda ise somun (c) sıkılır.

V - Dekompresyon ayarı :

Dekompresyon kolu motoru dekompresyon yapmıyorsa dekompresyon vidası ayarlanır.

- 1 - Silindir kafası kapağı alınır.
- 2 - Motor dönme yönünde kompresyon hissedilinceye kadar döndürülür.
- 3 - Altı köşeli somun (a) (Resim 20) gevşetilir. Ayar civatasından (b) dekompresyon kolu görevini yapmaya kadar ayarlanır.

Motor kompresyonsuz dönecek şekilde supab açılır. Bilhassa dekompresyon durumunda supab piston başına çarpmamalıdır.

- 4 - Ayar civatasından ayar edildikten sonra altı köşe somun (a) tekrar sıkılır. Somun sıkılırken civata bir pense ile tutulur.

VI - Mazot filtre elemanlarının değiştirilmesi

C1) A) Mazot depolu motorlarda :

- 1 - Yakıt borusu (Resim 9) (b) sökülür.
- 2 - 4 civatanın (c) sökülmesiyle, yakıt filtresi depodan çıkarılır.
- 3 - Altı köşeli somun (a) (Resim 21) sökülerek filtre elemanı (b) çıkarılır.

- 4 - Yeni filtre elemanı takılır ve altı köşeli somun (a) ile tesbit edilir.
- 5 - Yakıt filtresi tekrar yerine yerleştirilir, mazot doldurulur enjeksiyon tertibatının havası alınır. (12. sayfaya bak.)

B) Mazot deposuz motorlarda :

- 1 - Mazot filtre gövdesi (c) (Resim 22), civataların (b), sökülmesi ile filtre kafasından (a) ayrılır.
- 2 - Filtre elemanı (d), filtre gövdesinden çıkarılır.
- 3 - Filtre gövdesi (c), tortulardan temizlenir.
- 4 - Yeni filtre elemanı yerleştirilir ve mazot filtre gövdesi (c) tekrar civata (b) ile tesbit edilir. Conta (e) unutulmamalıdır.
- 5 - Enjeksiyon tertibatının havası alınır. (Sayfa 12'ye Bak.)

C) Mazot basma pompalı motorlarda :

Mazot basma pompalarında, ayda bir (250 işletme saati) temizlenmesi gereken bir süzgeç vardır.

- 1 - Yakıt basma pompasının kapağı (e) (Resim 10) alınır.
 - 2 - Süzgeç dikkatle pompadan alınır.
 - 3 - Süzgeç mazotla iyice yıkanır ve kurutulur.
 - 4 - Süzgeç yerine konur, kapak kapatılır ve tespit edilir.
- Filtre elemanı temizlenmez, değiştirilir.

C2) VII - Soğutma kanatçıklarının temizlenmesi :

Özellikle tozlu iş ortamında çalışmada soğutma kanatçıklarının temizlenmesi gereklidir. Özellikle mazot ve yağ ile karışık silindir ve silindir kafası kanatçıkları arasında çökelen tozlar soğutmayı engeller. Kanatçıkların temizlenmesi kuru olarak tel fırça veya basınçlı hava ile yapılmalıdır.

C3) VIII - Kayış gerginliğinin kontrolü :

Her yağ değişiminde kayış gerginliği kontrol edilir. (Resim 23) Kayışın gerilmesi için 24 no.lu resme bakınız.

Eğer gergi kasnağı yerine şarj dinamosu monte edilmişse germe şarj dinamosu tutucusu vasıtası ile olur. Kayışların ikisi birden değiştirilir. Yeni kayış takılırken civata (c) tamamıyla çıkarılır ve gergi kasnağı veya şarj dinamosu serbest hale getirilir. Bu işlemin amacı yeni kayışta meydana gelebilecek zararları önlemektir. Yeni kayışların en geç 50 işletme saati sonra gerginliği kontrol edilmeli, gerekirse yeniden gerdirilmelidir.

IX - Akü sıvısının seviye kontrolü :

Her 100 işletme saatinde bir (her yağ değişiminde) kontrol edilmelidir. Akü sıvısının seviyesini kontrol için çeşitli kontrol elemanları mevcuttur. Sıvı seviyesi düşükse yalnız damıtık su ilave edilir. Kısa devre tehlikesi yüzünden akü üzerine takım vs konulmamalıdır.

G) ARIZALAR VE GİDERİLMESİ

I. Motor çalışmıyor

Arıza mazot pompası ve enjektör memesinde değildir. Tekrar çalıştırmayı denerken ilk çalıştırma için verilen talimata sayfa 12 (özellikle soğuk havalarda çalıştırma talimatı sayfa 13) tam olarak uyulmalıdır.

Muhtemel sebebi	Giderilmesi	Sayfa No
1 - Yakıt normal gelmiyor		
a) Mazot deposu boş	Yakıt doldurulur	11
b) Enjeksiyon sisteminde hava var	Enjeksiyon sisteminin havası alınır	12
	Yakıt doldurulur	11
	Enjeksiyon sisteminin havası alınır	12
c) Mazot filtresi tıkanmış (sökülmüş mazot borusundan yakıt gelmemesiyle anlaşılır.)	Mazot filtresi elemanı değiştirilir	15
	Mazot doldurulur	11
	Enjeksiyon sisteminin havası alınır	12
2 - Motor zor dönüyor	Yağ boşaltılır ve	14
	HD-SAE 10W doldurulur	11
a) Subap aralığı yok	Çalıştırılır	12
b) Silindir kafası contası bozuk	Ventil boşluğu kontrol ve ayar edilir	15
4 - Motor ateşleme yapıyor fakat devamlı çalışmıyor	Silindir kafası çıkarılır, conta değiştirilir	19
	a) Çalıştırmadan önce jikle düğmesi (b) (Resim) çekilir.	19
	b) Yağ boşaltılır ve SAE 10W doldurulur.	14
	c) Enjeksiyon tertibatının havası alınır.	12

II - Eksozdan siyah duman çıkıyor. Motor gücü düşük (devir sayısı düşüyor) Arıza mazot pompasında değil.

Muhtemel sebebi	Giderilmesi	Sayfa No
1 - Hava filtresi tıkalı	Hava filtresi temizlenir	14
2 - Subap ayarı iyi değil	Subap ayarı yapılır	15
3 - Enjektör memesi bozuk	Meme değiştirilir	19
III - Motor gücü düşük Devir düşüyor, eksozdan duman çıkmıyor		
Muhtemel sebebi	Giderilmesi	Sayfa No
1 - Gaz kolu istenen yerde durmuyor	Civata (c) (Resim 8) sıkılır	
2 - Enjeksiyon tertibatında hava var	Yakıt ikmali yapılır Enjeksiyon sisteminin havası giderilir.	11
3 - Yakıt filtresi kirlidir	Yakıt filtresi elemanı değiştirilir (temizlenmez)	12
	Yakıt doldurulur	16
	Enjeksiyon sisteminin havası giderilir.	11
		12
IV - Motor çok ısınıyor		
Muhtemel sebebi	Giderilmesi	Sayfa No
1 - Soğutma havası yetersiz	Hava giriş yeri ve soğutma kapaçlıkları temizlenir	16
V - Motor birden bire duruyor		
Muhtemel sebebi	Giderilmesi	Sayfa No
1 - Yakıt normal gelmiyor		
a) Mazot deposu boş	Mazot doldurulur	11
	Enjeksiyon tertibatının havası giderilir	12
	Mazot filtre elemanı değiştirilir	15
	Yakıt doldurulur	11
	Enjeksiyon tertibatının havası giderilir	11
2 - Gaz kolu kendiliğinden "Stop" durumuna geliyor.	Civata (c) (Resim 8) sıkılır.	12

H) MOTORUN ONARIMI

I - Silindir kafasının çıkarılması

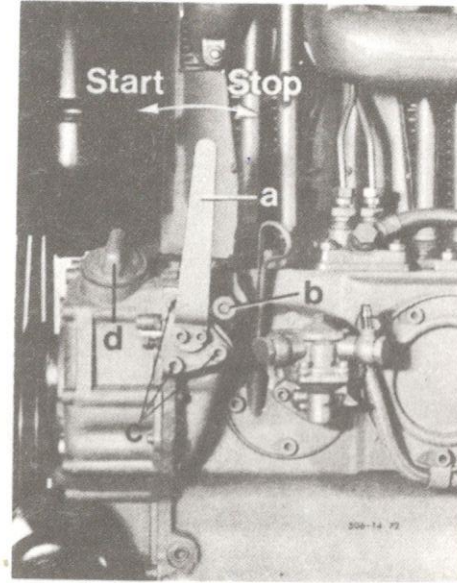
- 1 - Yağ banyolu hava filtresi ile beraber havalandırma borusu alınır.
- 2 - Eksoz susturucusu veya borusu sökülür.
- 3 - Mazot tazyik borusu ve iade borusu enjektörden sökülür.
- 4 - Enjektör çıkarılır.
- 5 - Havalandırma sacı sökülür.
- 6 - Silindir kafası kapağı alınır.
- 7 - Külbütör gövdesi civatası sökülür.
- 8 - Silindir kafası tespit civataları sökülür.
- 9 - Silindir kafası yukarı doğru çekilerek alınır.

II - Silindir kafasının yerleştirilmesi

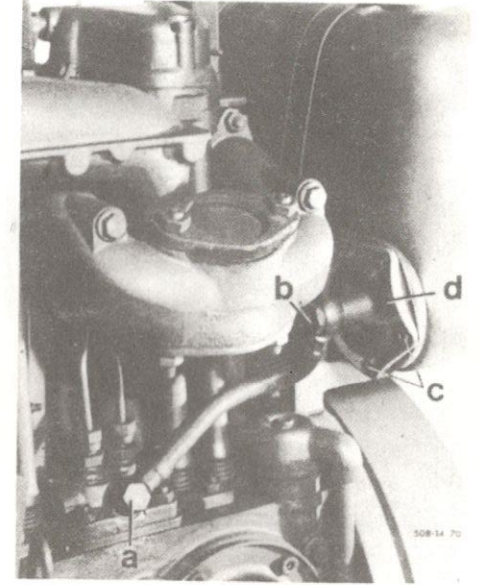
- 1 - Silindir kafa contası silindir kafası merkezlenerek yerine konur ve gres yağı ile yapıştırılır.
- 2 - Motor volandan çevrilerek her iki supab tiji de en alt noktaya getirilir.
- 3 - Silindir kafası yerine oturtulur.
- 4 - Silindir kafası somunları elle yerine takılır ve karşılıklı olarak tork anahtarı ile sıkılır. (5mkg)
- 5 - Külbütör gövdesi montaj edilir.
- 6 - Supab ayarı yapılır. Dekompresyon civatası ayarlanır.
- 7 - Silindir kafası yerine konur. Contayı unutma.
- 8 - Havalandırma sacı monte edilir.
- 9 - Enjektör yerine takılır.
- 10 - Mazot tazyik ve mazot iade boruları bağlanır.

III - Enjektör memesinin değiştirilmesi

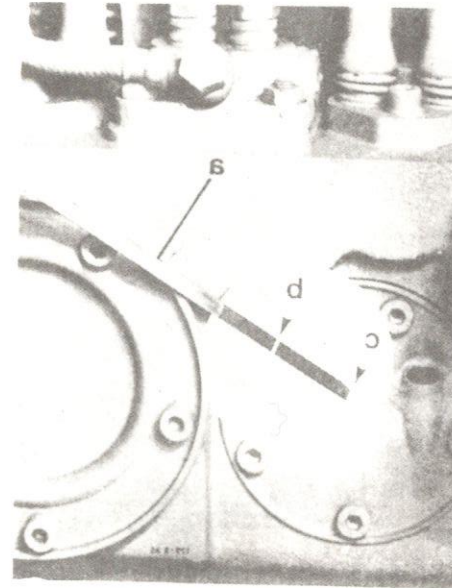
- 1 - Mazot tazyik borusu ve mazot iade borusu civataları sökülür.
- 2 - Enjektör somunu sökülür ve enjektör alınır.
- 3 - Enjektör kapak somunu sökülür ve enjektör memesi değiştirilir.
- 4 - Tekrar montajı yapılırken parçaların doğru olarak ve sırasıyla takılmasına dikkat edilmelidir. (Resim 25)
- 5 - Enjektör tekrar yerine bağlanır. (Somunlar eşit olarak sıkılır.)



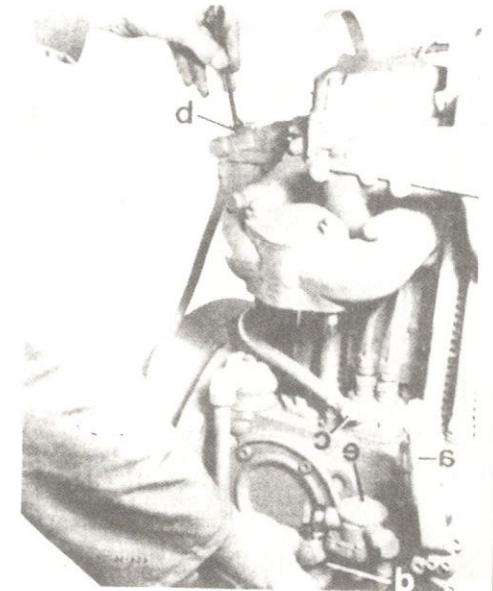
Şekil 8 : Gaz kolu ve Jigle düğmesi



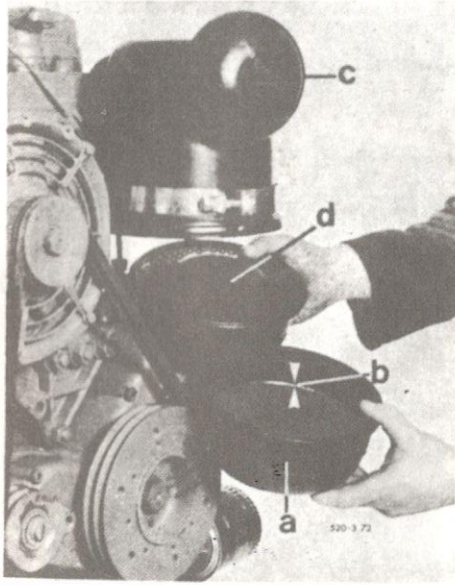
Şekil 9 : Hava almak ve filtre değiştirmek



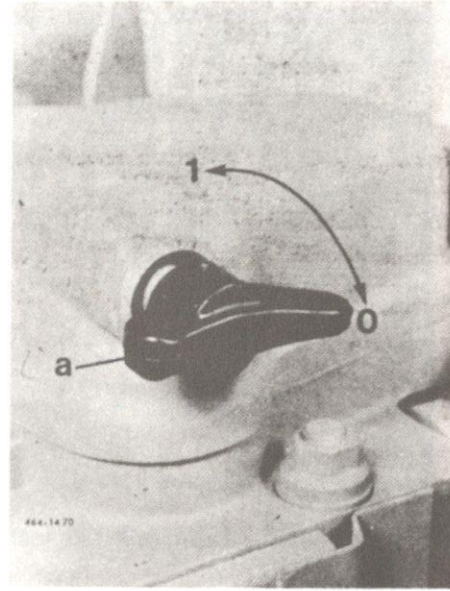
Şekil 10 : Besleme pompası olduğunda hava alınması



Şekil 11 : Yağ seviyesi kontrol çubuğu



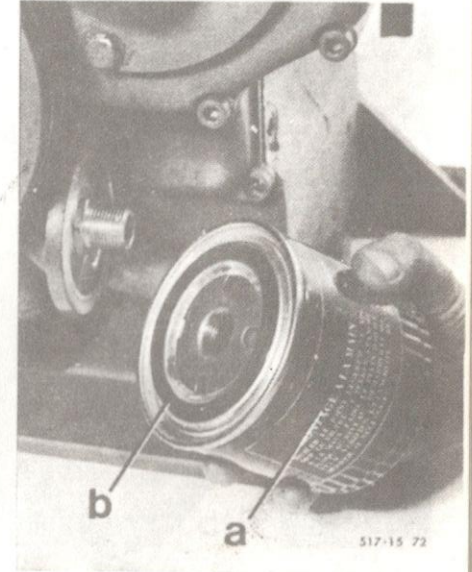
Şekil 12 : Yağ banyolu
hava filtresi



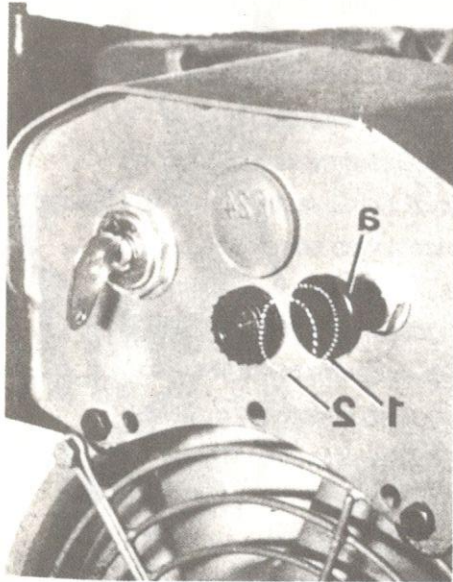
Şekil 13 : Dekompresyon kolu



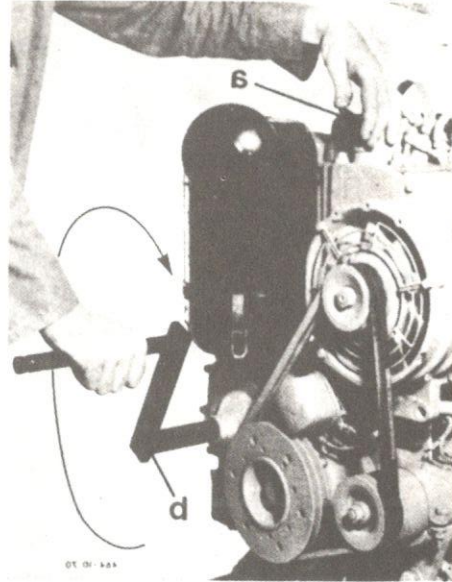
Şekil 16 : Soğuk havalarda
çalıştırma sıvısı



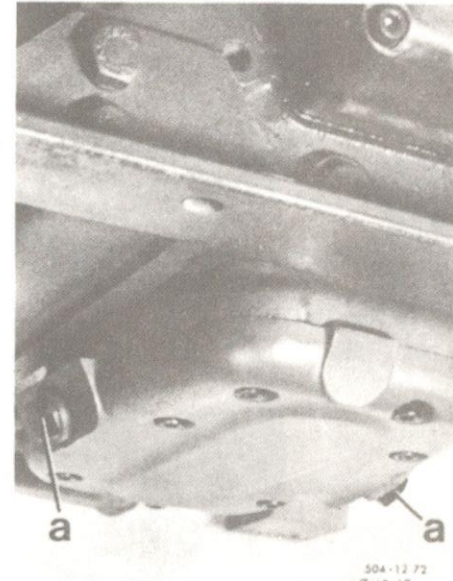
Şekil 17 : Yağ filtresinin
değiştirilmesi



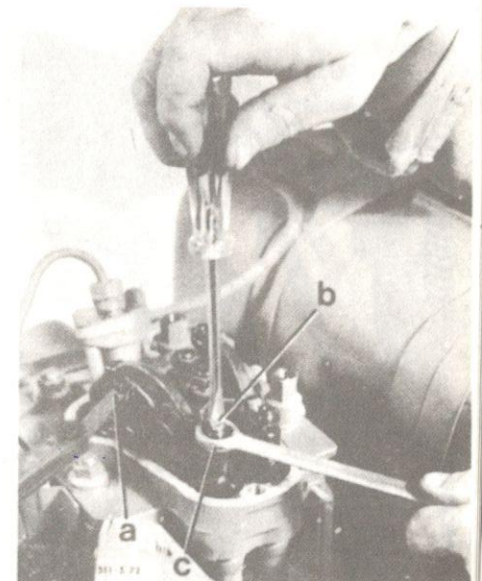
Şekil 14 : İlk harekette
doğru pozisyon



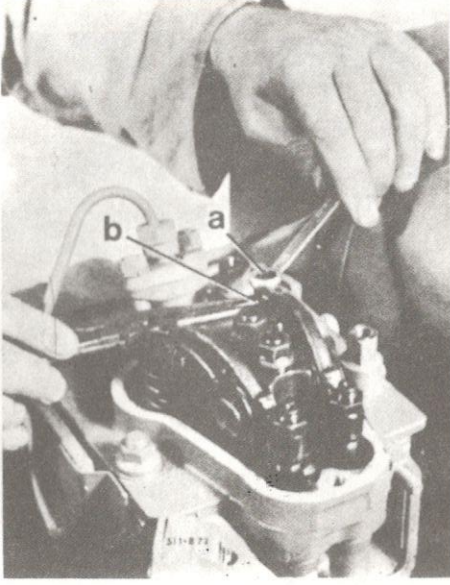
Şekil 15 : Isıtma şalterinin
farklı durumları



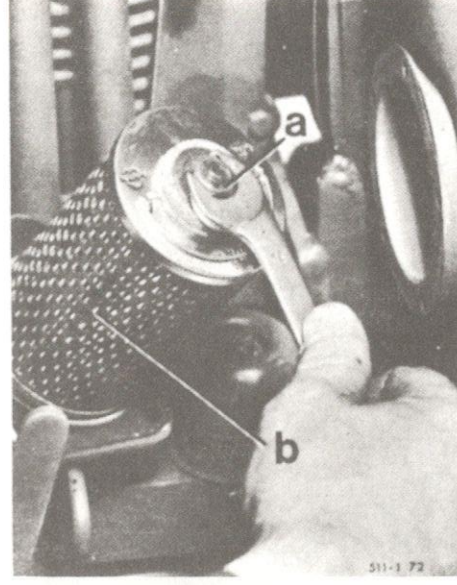
Şekil 18 : Yağ karteri



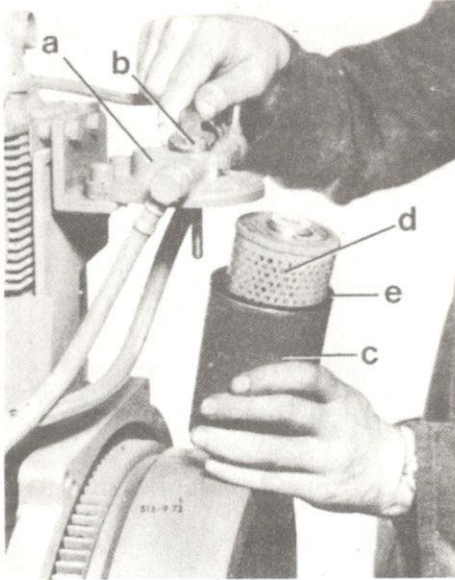
Şekil 19 : Supab boşluğunun
ayar ve kontrolü



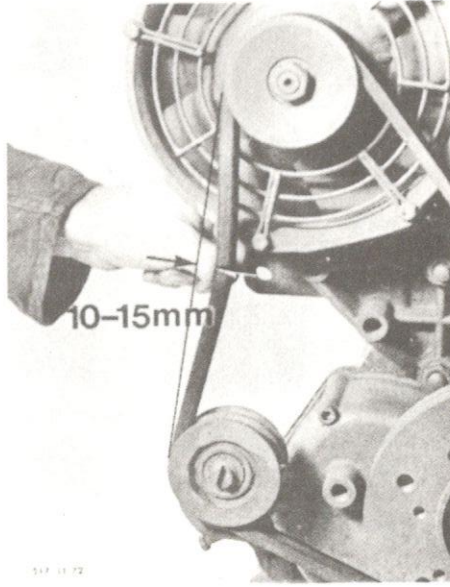
Şekil 20 : Dekompresyon ayarı



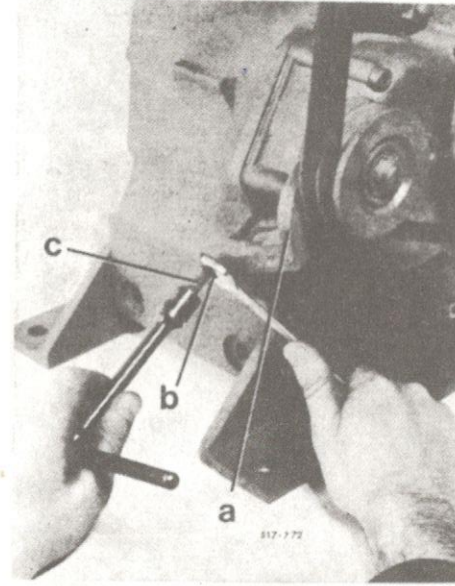
Şekil 21 : Mazot filtre elemanın değiştirilmesi



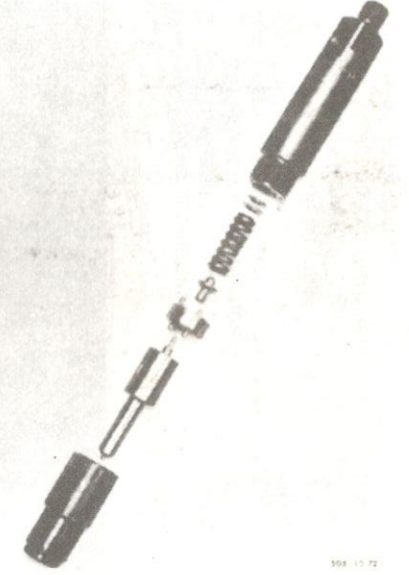
Şekil 22 : Mazot filtre elemanın değiştirilmesi



Şekil 23 : V kayışlarının gerginlik kontrolü



Şekil 24 : V kayışlarının gerginlik ayarı

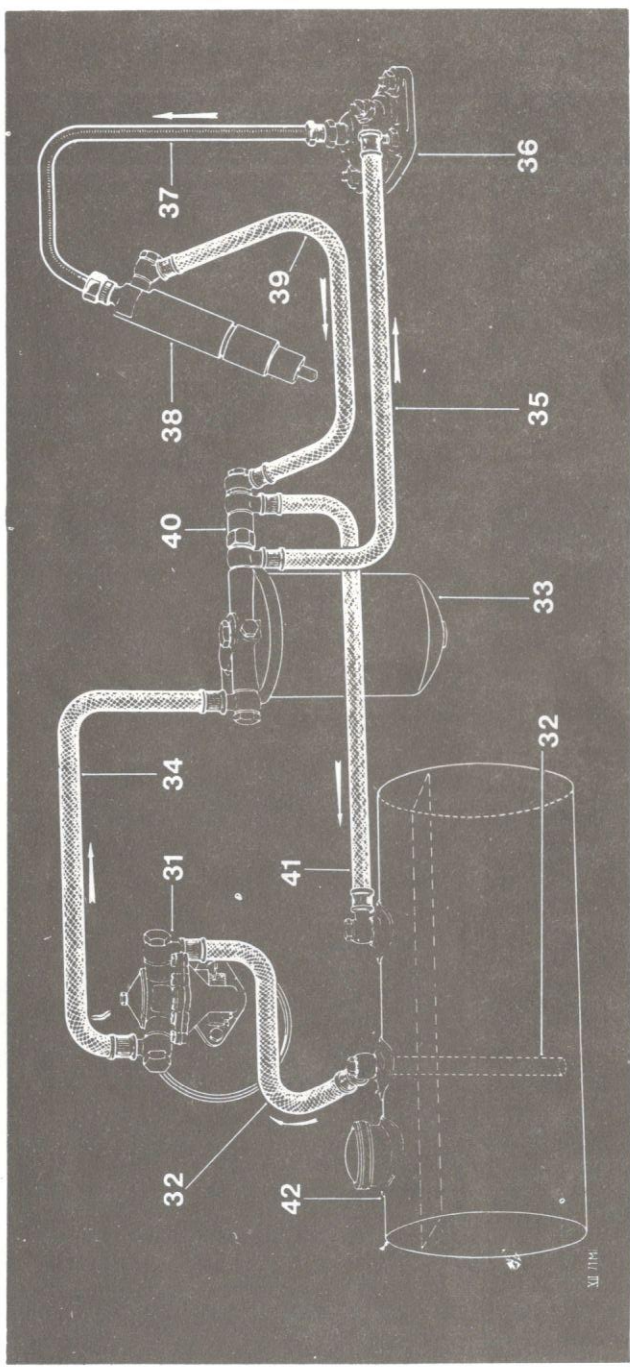


Şekil 25 : Enjektörün doğru demontaj sırası

Yakıt donanım şeması
 31) Mazot basma pompası
 32) Mazot borusu (depodan basma pompasına)
 33) Mazot filtresi
 34) Mazot borusu (basma pompasından filtreye)
 35) Mazot borusu (filtreden mazot pompasına)

36) Mazot pompası
 37) Mazot tayzık borusu
 38) Enjektör
 39) Mazot iade borusu
 40) Emniyet ventili
 41) Mazot borusu (filtreden mazot deposuna)
 42) Mazot deposu

Not: Mazot deposu, pompasından yüksek yahut aşağıda olabilir. Dikkat : Emme yüksekliği maksimum 0,5 m.dir. Mazot deposu aşağıda olduğu takdirde 32 nolu mazot borusu deponun alt cidarına değmemelidir. Şemaya bak.



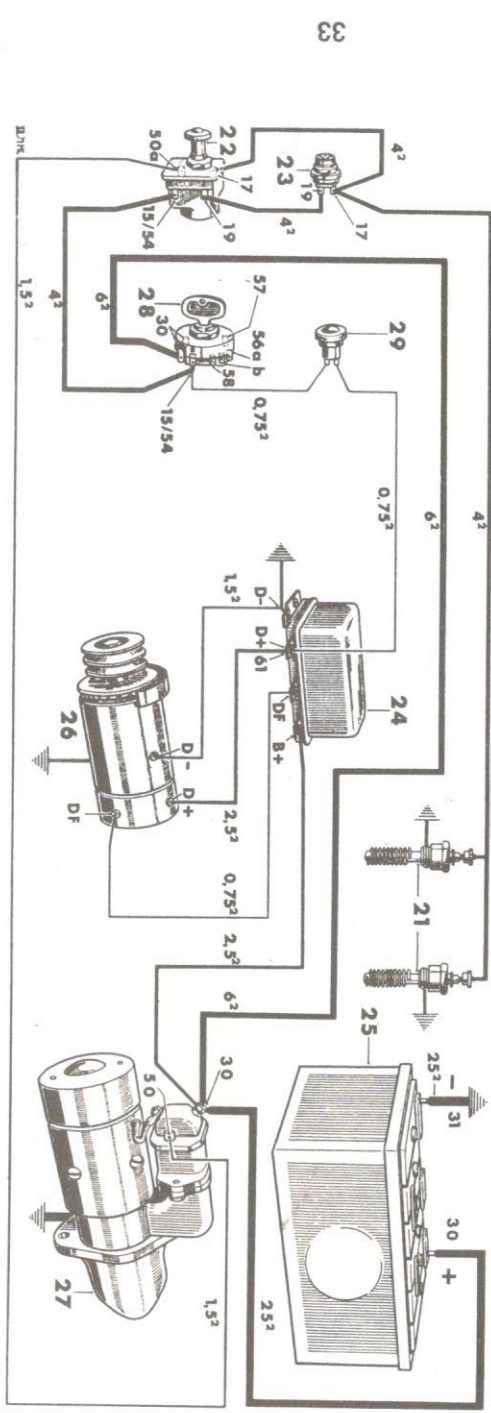
32

Elektrik Şeması

21) Isıtma Bujsi
 22) Isıtma şalteri
 23) Isıtma kontrol düğmesi

24) Regülatör şalteri
 25) Akü 12 V normal 70 Ah
 26) Dinamo 12 V, 20 A, 240 W

27) Marş motoru 12V, 1,8PS, 1,3 kw
 29) Şarj kontrol lambası 12V, 2W



33

Resim 88