

Sección V

SISTEMA DE RECUPERACION—TODOS MODELOS

Volante del motor

A—Superficie de acoplamiento desgastada o rayada

1. Retírense del volante los pernos y las espigas de sujeción del volante.
2. Rectifíquese *totalmente* la superficie de presión, y no solamente al interior de los pernos y de las espigas, hasta que desaparezcan las marcas de rayado.

La cantidad máxima de metal que se puede quitar de la superficie del volante es de una profundidad de 0,76 mm. Si, después de haber rectificado entre estos límites, la superficie no resulta satisfactoria, se tendrá que desechar el volante. Véanse datos a continuación.

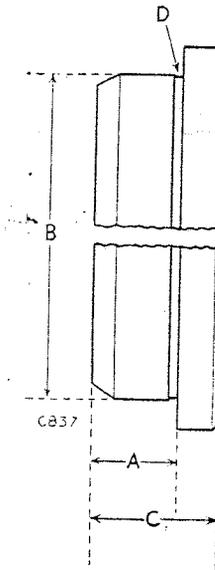


Fig. V-1—

Para usinar la rueda volante del engranaje anular

- A—Profundidad de la espiga
 B—Diámetro de la espiga
 C—Espesor mínimo después de rectificación
 D—Rebojo

Modelos	Pieza No. de la rueda volante	Pieza No. del engranaje anular	Dimensión "A" Profundidad de la espiga	Dimensión "B" Diámetro de la espiga	Dimensión "C" Espesor mínimo después de la rectificación	Dimensión "D" del rebojo	Pieza No. de la rueda volante después de recondicionada	Observaciones
Serie II 88 1958 modelos 2 litros gasolina	272661	506799	—	—	30,5 mm	—	530513	Rueda volante en hierro fundido. Engranaje anular desmontable montado. Sólo hay que usinar para la rectificación nueva.
Serie II modelos 2 litros Diesel	247167	510489	15,9 mm	242,9 mm	33,5 mm	Profundidad de 1,60 x 0,80 mm	512392	Rueda volante en acero. Hay que usinar desde el lado de la brida de cigüeñal.
Serie II y IIA modelos 2,25 litros gasolina	247991	506799	—	—	35,0 mm	—	530514	Rueda volante en hierro fundido. Engranaje anular desmontable montado como equipo primitivo. Sólo hay que usinar para rectificación nueva
Serie IIA modelos 2,25 litros Diesel	516082	510489	19,0 mm	242,9 mm	36,9 mm	Profundidad de 1,60 x 0,80 mm	524638	Rueda volante en acero. Hay que usinar desde el lado de la brida de cigüeñal.

B—El aro de arranque está excesivamente desgasto o averiada

Modelos Gasolina

1. Retírese el aro de arranque sujetándolo el volante en un tornillo provisto de protectores de mordazas; entonces, perfórese un orificio del diámetro de 4 mm axialmente entre la base de cualquier diente y el diámetro interior de aro de arranque a una profundidad de 10 mm. Se deberá tener cuidado de impedir la entrada del perforador en el volante.
2. El operador deberá entonces ponerse en la posición indicada en Fig. V-1, poner un cincel inmediatamente encima del orificio perforado y golpearlo con golpes secos.

Nota importante: Normalmente, el aro de arranque se henderá sin hacer daño, pero puede suceder raramente que dichos aros se hendirán con mucha fuerza; por consiguiente es de suma

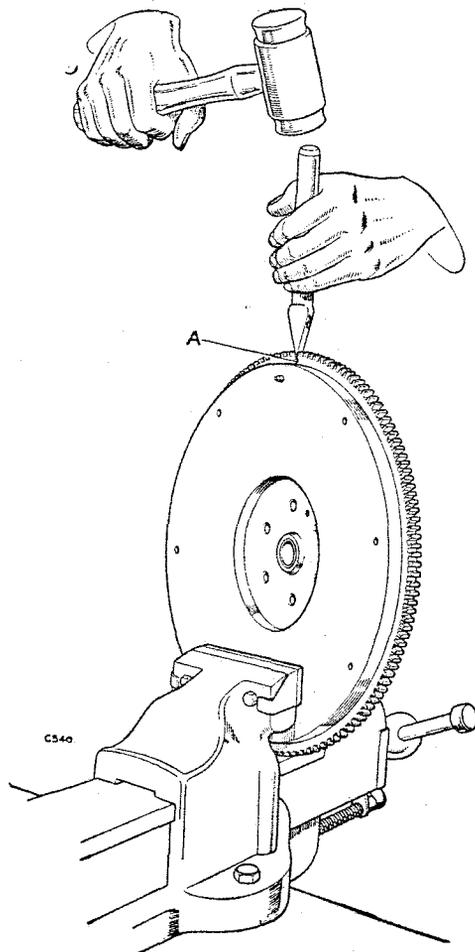


Fig. V-2—Para retirar un aro de arranque que no funciona
A—Orificio perforado

importancia que se encuentre el operador en la posición indicada y, como precaución adicional, se puede echar un paño encima de la parte superior del aro de arranque.

3. Caliéntese el aro de arranque de una manera uniforme a una temperatura entre 220° C y 225° C pero no se deberá exceder la temperatura superior indicada.
 4. Con la rueda volante colocada en una superficie de rasantez adecuada, ubíquese el aro al volante con el borde cuadrado de la diente contra la brida.
- Deberá haber una tolerancia de 1,5 a 3 mm entre el diámetro interior del aro y del volante si la temperatura es correcta. Comprímese el aro de arranque con firmeza contra la brida hasta que el aro se encoge suficientemente para coger el volante.
5. Déjese enfriar el conjunto del volante poco a poco; no se deberá apresurar el enfriamiento de manera alguna para así evitar la formación de tensiones interiores en el aro que pueden dar lugar a rotura o fallos.

Modelos Diesel

1. Sáquense los pernos de embrague, las espigas y el casquillo el piñón primario.
2. Usínense los dientes de la rueda volante al ras y hágase rectificar la espiga del anillo de engranaje a las dimensiones indicadas en la ilustración (Fig. V-1).
3. Móntese el engranaje anular en la rueda volante utilizando los pernos de sujeción primitivos de la cubierta de embrague. (Estos pernos deberán ajustarse con presión en la rueda de volante y se tendrán que cambiar de hallarse en estado malo.)
4. Recolóquese la espiga y cámbiense el casquillo del piñón primario, de ser necesario.

Placa de presión del embrague

Cuando está desgastada o rayada, se puede rectificar hasta un espesor máximo de 0,25 mm de la superficie de presión de la placa de embrague.

Tambores de freno

De estar desgastados o rayados, se puede rectificar hasta un espesor máximo de 0,75 mm.