

5. Gire lentamente la polea de vibración en la dirección de su rotación normal hasta que el levantador quede sobre el círculo de base del lóbulo. En este momento, la varilla estará en su posición más baja.

6. Ponga a cero el micrómetro; luego siga haciendo girar lentamente la polea hasta que la varilla haya subido totalmente.

7. Compare la lectura del micrómetro contra las especificaciones.

8. Para comprobar la exactitud de la lectura tomada antes, siga haciendo girar la polea hasta que el micrómetro vuelva a señalar cero.

9. Quite el micrómetro de esfera. Vuelva el balancín a su lugar. Si se quitó uno de los balancines de los extremos del eje, deslícelo a su lugar e instale la arandela de presión y el pasador de sujeción.

10. Efectúe el ajuste preliminar de válvulas que se requiera.

11. Haga funcionar el motor durante 30 minutos a 1200 rpm y compruebe y ajuste la holgura de las válvulas.

12. Instale la(s) tapa(s) de balancines y el depurador de aire.

PRUEBA DEL VACÍO DEL MÚLTIPLE

Una prueba del vacío del múltiple ayuda a determinar las condiciones de un motor y también a localizar la causa del funcionamiento deficiente. Para hacer la prueba del vacío:

1. Haga funcionar el motor por un mínimo de 30 minutos a 1200 rpm.

2. Instale un vacuómetro exacto y sensible en la conexión de vacío del múltiple de admisión.

3. Haga funcionar el motor en marcha mínima a las rpm recomendadas.

4. Observe las lecturas del vacuómetro.

RESULTADO DE LA PRUEBA

El vacío del múltiple se afecta por los ajustes del carburador, la sincronización de las válvulas, las condiciones de las válvulas, la

Tabla 4 — Lectura de Vacío en el Múltiple

Lectura del Vacuómetro	Condiciones del Motor
Baja y uniforme.	Ver Especificaciones. Pérdida de potencia en todos los cilindros, causada probablemente por ignición o sincronización de válvulas retardadas, o por pérdida de compresión por los anillos o las válvulas.
Muy baja.	Fuga por el múltiple, el carburador o la junta de la culata.
La aguja fluctúa constantemente cuando aumenta la velocidad.	Pérdida parcial o completa de potencia en uno o más cilindros, causada por fugas por una válvula, fuga por la junta de la culata o del múltiple, una deficiencia en el sistema de ignición o por un resorte de válvula que esté débil.
Descenso gradual en la lectura en marcha mínima. Fluctuación intermitente.	Contra-presión excesiva en el sistema de escape. Pérdida ocasional de potencia causada probablemente por una deficiencia en el sistema de ignición o por una válvula pegajosa.
Fluctuación lenta o "bailoteo" de la aguja.	Ajuste incorrecto de la mezcla para marcha mínima; fuga por la junta del carburador.

comprensión de los cilindros y las fugas y filtraciones por el múltiple, el carburador o las juntas de las culatas.

Debido a que las lecturas anormales del vacuómetro pueden indicar que más de uno de los factores mencionados antes está incorrecto, proceda cuidadosamente al analizar una lectura anormal. Por ejemplo, si la lectura de vacío es baja, la corrección de un factor puede hacerla aumentar al grado de que parezca que ya se corrigió la dificultad. Por lo tanto, es muy importante que se investiguen todas y cada una de las causas de la lectura anormal y que se efectúen todas las pruebas adicionales necesarias, para llegar al diagnóstico correcto de la dificultad.

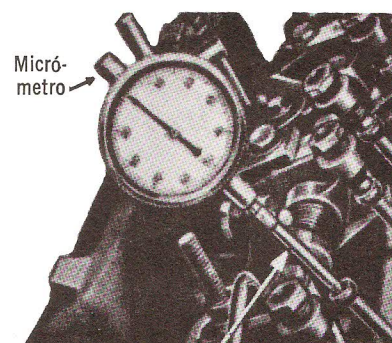
En la Tabla 4 se listan los diversos tipos de lecturas y sus causas probables.

Se debe tener en consideración la altura sobre el nivel del mar al tomar lecturas con el va-

cuómetro. El vacío del motor disminuirá conforme va siendo mayor la altura.

HOLGURA DE VALVULAS AJUSTE PRELIMINAR

Los cilindros se hallan numerados del frente hacia atrás: Lado derecho: 1-2-3-4; Lado izquierdo: 5-6-7-8.



Gerciórese de centrar botón de micrómetro en agujero de varilla

Fig. 10 — Alzada de Lóbulos de Arbol de Levas. Típico