

contra la superficie interna del inserto excéntrico por una combinación de fuerza centrífuga, resortes de las correderas y la presión que actúa debajo de la corredera. Un par de correderas contiguas, junto con las superficies del rotor, excéntrica y placas de presión forman una cámara sellada dentro del espacio en forma de media luna. Cuando esta cámara sellada se mueve en el espacio en forma de media luna, se varía su volumen y produce acción de bombeo.

Cuando el rotor gira 90° (Figura 3) la corredera se desliza hacia fuera en su ranura, monta en la excéntrica y aumenta el volumen de la cámara sellada. Esto crea un vacío y hay succión. Con el orificio de entrada puesto en esta área, la cámara se llenará de aceite. Cuando el rotor gira otros 90°, hasta los 180°, disminuye el volumen de la cámara y se produce un área de presión. El orificio de salida o presión está en dicha área. Cuando ocurre este bombeo entre 0° y 180°, ocurre la misma condición entre 180° y 360°. Esta combinación produce lo que se denomina bomba de ro-

tor equilibrado. Los cuadrantes de entrada y salida están diametralmente opuestos unos a los otros.

VALVULA DE CONTROL DE CIRCULACION

Como la bomba es del tipo de desplazamiento constante, la circulación interna variará según la velocidad de la bomba. Sin embargo, el mecanismo necesita una presión alta y constante al estacionarse y hasta unas 2.800 rpm; luego, necesita menos presión. Esto se logra por medio del mecanismo de orificio variable que se muestra en la Fig. 4.

Toda la circulación interna de la bomba es enviada desde el mecanismo de bombeo (rotor, correderas e inserto) por un conducto "A" hacia la zona de control de circulación. Todo el aceite pasa por el orificio y a los tubos hasta que se abre un poco el orificio de derivación. Es el punto de regulación. El aceite pierde presión al pasar por el orificio. Esta presión menor es "sentida" por un agujero que comunica con la válvula de carrete. La diferencia de

presión así creada en la válvula de carrete va aumentando en proporción a las RPM y esto regresa la válvula progresivamente a su cavidad, para aumentar la abertura del orificio de derivación.

El pasador medidor (Fig. 4) se mueve con la válvula del carrete y reduce el tamaño de orificio a altas velocidades. Esto reduce la circulación al mecanismo.

VALVULA DE DESAHOGO

Cuando la dirección llega hasta uno de sus toques o en caso de un choque del camino de suficiente magnitud, el mecanismo no dejará entrar el aceite que envía la bomba, salvo una pequeña cantidad por fuga normal por los sellos. Por esta resistencia, se crearía una presión hidráulica excesiva, si no se tuviera la válvula de desahogo.

Cuando se llega a la presión de desahogo, la bola de la válvula es movida de su asiento y deja pasar aceite por el carrete hacia el orificio de derivación (Fig. 4). La válvula de desahogo seguirá limitando mientras dure la sobrecarga.

2 AJUSTES Y REPARACIONES MENORES

INSTRUCCIONES PARA USO DE ELEVADORES

Pueden ocurrir daños a los componentes de la suspensión y/o del varillaje de dirección cuando no se tiene cuidado al colocar los adaptadores de los elevadores de 2 émbolos antes de levantar el vehículo.

Si se va a usar un elevador de 2 émbolos para levantarlo, coloque los adaptadores debajo de los brazos inferiores de la suspensión. **No permita que los adaptadores toquen el varillaje de la dirección.**

AJUSTE DE TENSION DE LA CORREA

La tensión de la correa de la bomba no se puede comprobar con exactitud empujándola con el

pulgar para determinar la flexión. El ajuste correcto se logra únicamente con la herramienta calibradora de tensión.

1. Compruebe la tensión de la correa con la Herramienta T63L-8620-BAS. Con una correa nueva o que haya trabajado menos de 15 minutos, la tensión que registre el aparato debe ser de 140 lbs. Con una correa que ha trabajado más de 15 minutos, la tensión debe ser 110 lbs.

2. Para ajustar la correa, afloje la tuerca en el espárrago de pivote y el tornillo en la ranura de ajuste. Haga palanca con la herramienta T69F-3674-BAS. **Cuando ajuste la tensión de la correa, no haga palanca contra la bomba ni el depósito para obtener la tensión correcta. El depósito se deformará si se hace fuerza contra él**

y habrá fugas. Use sólo la herramienta T69F-3674-BAS.

3. Compruebe nuevamente la tensión de la correa. Cuando esté correcta, apriete los tornillos y la tuerca a especificaciones.

AJUSTE DEL RESORTE CENTRADOR DE LA VALVULA

1. Levante el automóvil y saque dos tornillos y arandelas de la tapa del resorte; quite la tapa.

2. Instale, sin apretar, la tuerca de ajuste (90-100 lbs. pulg.); luego, aflójela ¼ de vuelta (90 grados) en las roscas del tornillo. No apriete demasiado la tuerca de ajuste.

3. Ponga la tapa del resorte en el cuerpo y lubrique e instale los tornillos y arandelas. Apriete los tornillos a 72-100 lbs. pulg.

4. Baje el automóvil.