

vés del motor, que penetra por el tapón combinado para el llenador de aceite y ventilación, que se encuentra en la parte delantera de la tapa de la cámara de varillas de válvulas (Fig. 7). El tapón contiene un elemento filtrante de malla metálica.

El aire filtrado por el tapón pasa a la parte delantera de la tapa de balancines. Aquí normaliza su temperatura antes de entrar en contacto con los vapores contaminantes que se originan dentro del motor. El aire templado para la ventilación reduce al mínimo la formación de cienos dentro del motor.

El aire es desviado por una placa, que se halla en la parte inferior de la tapa de la cámara de varillas de válvulas, hacia arriba hacia el frente de ambas cámaras de ejes de balancines. El aire es obligado a pasar a la parte trasera de esas cámaras y hacia abajo a la sección trasera de la cámara de las varillas de válvulas y, por una abertura en el bloque, hacia el depósito del aceite. El aire también es enviado hacia el frente de la parte inferior del motor y al compartimiento de los engranajes de distribución.

El aire del depósito y de la cámara de ejes de balancines circula hacia la parte trasera de la cámara de las varillas de válvulas. Todo ese aire sale por el tu-

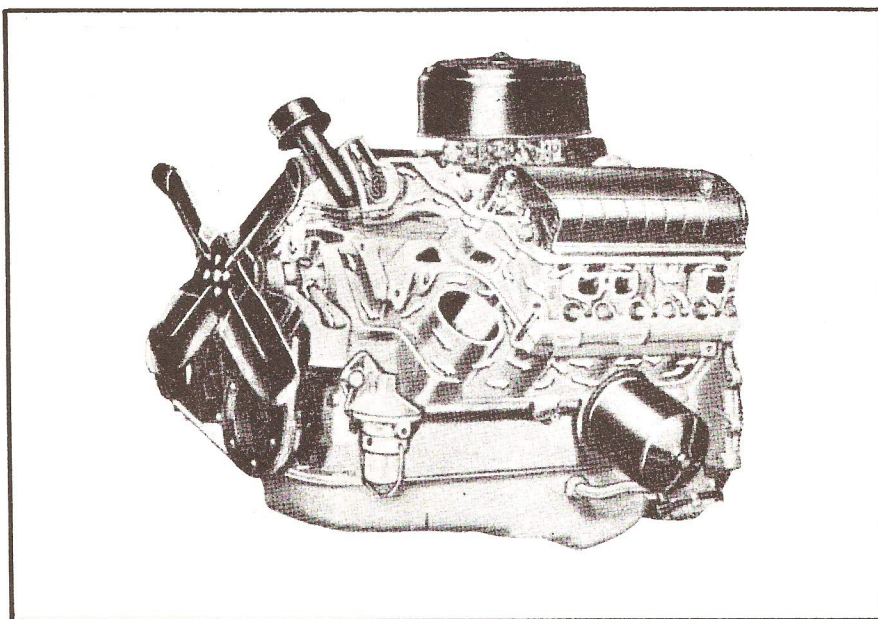


Fig. 7 — Sistema de Enfriamiento.

Típico

bo de ventilación, hacia el camino.

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

El agua es absorbida del tanque inferior del radiador por la bomba del agua, la cual la envía hacia el bloque de cilindros (Fig. 7).

El agua circula por conductos integrales de fundición para enfriar toda la longitud de cada pared de cilindro. Al llegar a la parte trasera del bloque de cilindros, el agua es enviada hacia arriba a la culata de cilindros, en donde

enfía las cámaras de combustión, las válvulas y los asientos de las válvulas, mientras va corriendo hacia el frente del motor.

El agua que viene de cada culata circula por los conductos de agua en el termostato, si éste se halla abierto, para llegar al tanque auxiliar del radiador. Si el termostato está cerrado, una parte pequeña del agua se devuelve a la bomba para que la recircule. Todo el sistema trabaja con una presión de 0.49 Kg/cm² (7 libras).

2 DESMONTAJE E INSTALACION DEL MOTOR

En la Fig. 8 aparece una instalación típica del motor.

DESMONTAJE

1. Evacue el sistema de enfriamiento y el depósito del aceite. Quite el capot. Desconecte el cable negativo del acumulador.

2. Quite el depurador de aire. Quite el ventilador, el espaciador y la(s) correa(s). Desmonte el radiador

3. Desconecte, del motor, las mangueras del calentador. Desco-

necte los alambres del alternador.

4. Desconecte, de la bobina, el alambre de resistencia de la ignición y el alambre primario. Desconecte, del carburador, el cable de control del estrangulador y el control del acelerador.

5. Desconecte los alambres de las unidades emisoras de presión del aceite y de temperatura. Desconecte el cincho de tierra del motor. Quite el resorte de retorno del acelerador. Quite la tapa de

inspección de la cubierta del volante. Saque los tornillos de sujeción de la cubierta del volante.

6. Desconecte la manguera del tubo de combustible que viene del depósito y tapone el tubo. Desconecte la manguera para el servofreno en el múltiple (si se usa).

7. Quite el motor de arranque y el cubrepolvo.

8. Desconecte el(los) tubo(s) de entrada al silenciador, del (de los) múltiple(s) de escape.