

REVISIEHANDLEIDING

YAMAHA FS1



INLEIDING

Als je blok rare geluiden maakt, al jaren niet meer heeft gelopen of gewoon gaar is, is het verstandig om het te reviseren... In dit artikel wordt stap voor stap beschreven hoe je een FS1 blok kan reviseren.

Vast een tip van tevoren:

Zorg dat je alles van je blok goed bij elkaar houdt (in een bakje, potje of iets dergelijks!)

Mocht je twijfelen of iets wel hoort zoals je het in elkaar hebt gezet, kijk in de partslists (te vinden via het portaal) of stel je vraag bij techniek en sleutelen op het forum.

BENODIGD GEREEDSCHAP

Het volgende gereedschap is benodigd voor de blokrevisie:

- Vliegwieltrekker.
- Nylon hamer.
- Poelietrekker.
- Verfstripper.
- Circlip-tangetje.
- Koppeling blokkeergereedschap (zelf maken).
- Slagschroevendraaier.
- Grote kruiskop schroevendraaier.
- Mogelijk imbus sleutel/schroevendraaier (afhankelijk van je blok).

STAP 1: CARTERDEKSELS VERWIJDEREN

Eerst moet het blok uit elkaar. Afhankelijk van de staat van het blok kan je ervoor kiezen om het blok volledig te splitsen of om enkel de carterdeksels te verwijderen en de versnellingsbak en krukas (en dus ook de lagers daarvan) met rust te laten. Het is dan echter geen complete revisie meer, maar gewoon het vervangen van eventueel versleten delen (denk aan koppelingsplaten en verschillende veertjes en/of assen).

Begin met het blok sowieso van de brommer af te halen en op een werkbank te zetten. Hiervoor moet je sowieso alle kabels (stekkers) loshalen en het werkt makkelijker als de cilinder er ook af is, die zit alleen maar in de weg.

Tip: Het is verstandig om ook eerst de olie eruit te laten, want als het blok nog onder de brommer zit is het makkelijker om er een bakje of iets dergelijks onder te plaatsen.

Vervolgens haal je de carterdeksels er helemaal af. Vergeet bij het rechter deksel niet de bouten in de ruimte waar de carburateur zit. Dit is wat je dan te zien krijgt:





Zoals je misschien al is opgevallen is het blok op de foto een membraanblok.

Bij een schijfblok zit er in plaats van het vierkante gat vooraan een rond, metalen huis om de krukas met aan de voorzijde een metalen bus, dit is het schijfhuis.

Tip: Werk bij het uit elkaar halen van het blok van buiten naar binnen. Dit houdt in dat je begint met het loshalen van het onderdeel wat het meeste voor de hand ligt.

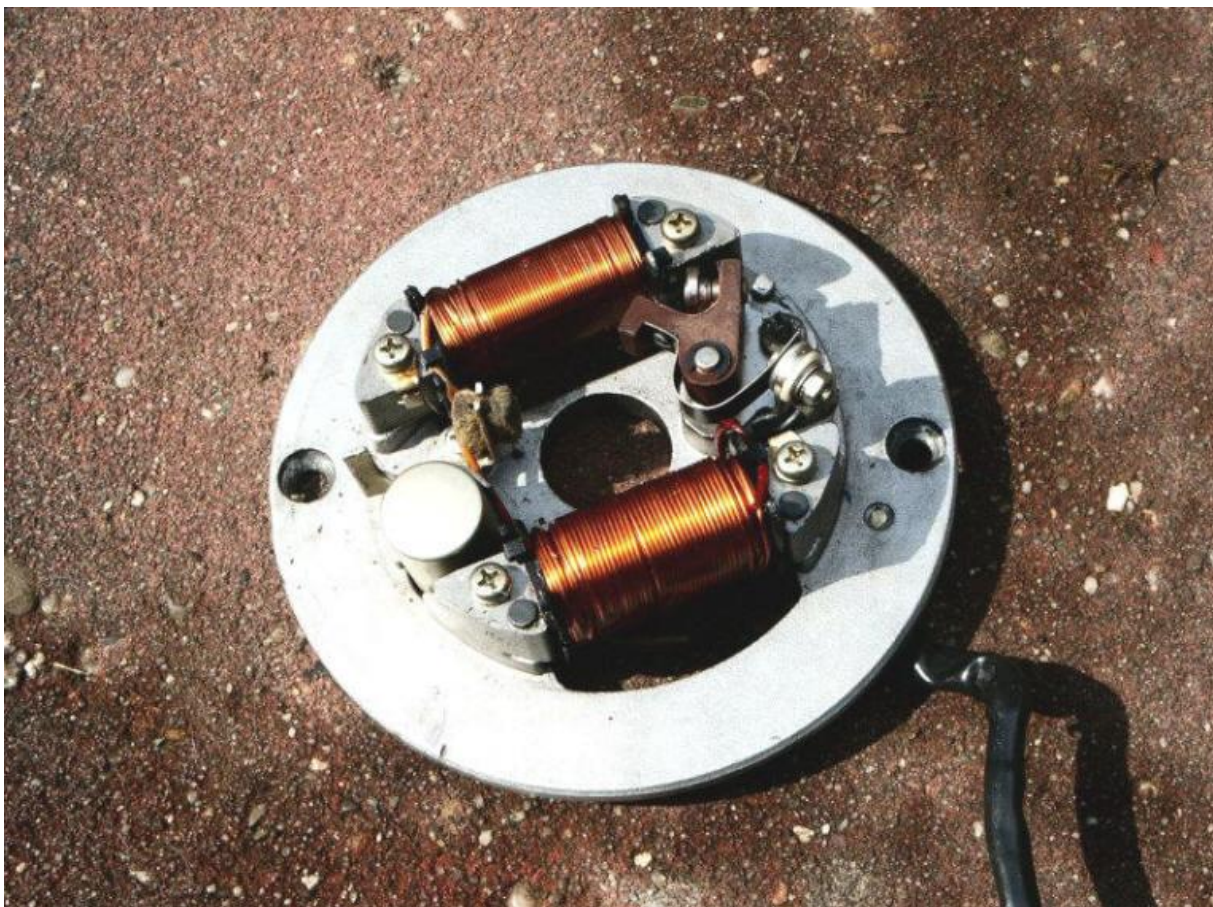
STAP 2: ONTSTEKING VERWIJDEREN

Het loshalen van de ontsteking is redelijk simpel. Echter met het onjuiste gereedschap is het vaak onmogelijk het vliegwiel eraf te krijgen. Mocht je geen vliegwieltrekker hebben, ga dan niet met een schroevendraaier wrikken of iets dergelijks, anders breekt het carter!

Blokkeer de krukas door een doek tussen het primaire tandwiel en het koppelingstandwiel te doen (je kan ook een as door de drijfstang steken en deze tegen het carter zetten met een tweetal houten blokjes ertussen) en draai de moer van het vliegwiel linksom los, dit vergt meestal aardig wat kracht. Vervolgens haal je met gebruik van de vliegwieltrekker (welke er linksom in wordt gedraaid) het vliegwiel eraf (draai de bout op de trekker rechtsom vast en het vliegwiel komt er vanzelf af):



Nu kan je de ontsteking zelf zien. Deze zit gemonteerd met twee verzonken bouten. Maak deze los en de grondplaat is los van het carter. Vervolgens kan je de hele ontsteking eruit pakken:



Tip: Haal ook de neutraalschakelaar meteen los, dan kan de kabelboom helemaal van je blok af.

STAP 3: KOPPELING DEMONTEREN

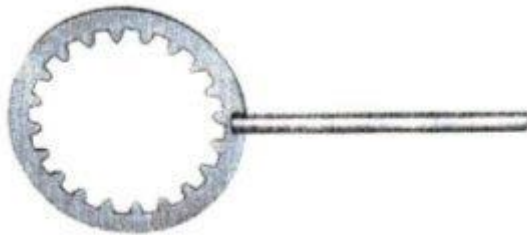
De koppeling is één van de lastigste onderdelen van het blok. Het is moeilijk los te krijgen en ook redelijk moeilijk weer in elkaar te zetten omdat er bepaalde ringen tussen moeten en als je die vergeet, dan loopt je koppeling niet soepel.

Je begint met de vier bouten/schroeven (afhankelijk van welk model koppeling je hebt) los te maken. Vervolgens kan je deze inclusief veren eraf halen. Nu kan het koppelingsdeksel er af en kunnen tevens de platen (twee gevoerde en één metalen) verwijderd worden.

In het midden van de koppeling zit een moer met daarin weer een plaatje, dit is het uiteinde van de koppelingsdrukstift. Haal deze eruit door de stift aan de andere kant van het blok in te duwen. Let wel op dat het kogeltje wat tussen beide stiften zit niet op de grond valt!

Vervolgens moet de moer losgemaakt worden. Hiervoor zijn vier mogelijkheden:

1. Je maakt van een (oude) metalen tussenplaat van de koppeling en een stuk ijzer zelf een gereedschap om de koppeling tegen te houden als je de moer losdraait. Je doet dit door op de metalen plaat een strip ijzer of een stuk pijp te lassen. Dit is de beste manier!



2. Je maakt een buis of strip van metaal met twee gaten erin, welke precies overeenkomen met twee diagonale gaten waar de schroeven/bouten van de koppelingsveren in zaten. Vervolgens zet je een sleutel 19 eerst op de moer en dan schroef je de strip of pijp vast. Zorg dat je pijp lang genoeg is en met één beweging is de moer los. Je loopt hiermee echter wel het risico dat de "torentjes" waar de schroeven in zaten afbreken, dus let goed op dat je niet te veel kracht hierop uitoefent!
3. Zet de as waar het voortandwiel op zit in een grote bankschroef, zet de bak in de vierde of vijfde versnelling. Nu kun je de moer los draaien.
4. Deze mogelijkheid gaat uit van de situatie waar het blok nog onder de brommer hangt: Zet de bak in de vierde of vijfde versnelling en zet vervolgens je voet op de rem. Je kunt nu ook de moer losdraaien.

Als dit los is kan het hele koppelingshuis verwijderd worden.

Afhankelijk van welk type blok je hebt bestaat het huis uit twee of uit drie delen (los, klein tandwiel voor de kickstarter en een los koppelingshuis of vast aan elkaar, op de foto aan elkaar):



STAP 4: KICKSTARTER-AS VERWIJDEREN

De kickstarter-as is relatief makkelijk te verwijderen. Je zorgt dat je de veer van het palletje haalt met een tang en je kan de gehele kickstarter-as uit het carter pakken. Zorg ook dat het andere grote tandwiel verwijderd wordt, deze zit vast met een circlipje:



STAP 5: SCHAKEL-AS VERWIJDEREN

De schakel-as kan nu verwijderd worden.

Hiervoor moet je aan de ontstekingskant een circlip losmaken. Deze klemt een ring welke weer tegen de keerring zit. Maak vervolgens de nok aan de koppelingskant (waar de veer van de schakel-as omheen zit) los door eerst de moer los te draaien en vervolgens de hele nok eruit te draaien met een schroevendraaier.

Nu kan je, als je eerst de schakelvork omhoog duwt (zodat deze niet meer in de wals klemt) de hele as eruit trekken.

Tip: Vaak is het veertje op de schakelvork versleten, vervang hem voor een nóg betere schakelreactie!

STAP 6: PRIMAIR TANDWIEL LOSMAKEN

Ook bij het verwijderen van het primaire tandwiel is het afhankelijk van het model wat je hebt hoe het tandwiel vast zit op de krukas. Er zijn tandwielen met een enkele spiebaan en een losse spie en tandwielen die zonder spie op de as zitten gemonteerd.

Om de moer van het tandwiel af te krijgen zijn drie mogelijkheden, waarbij de eerste mogelijkheid het risico heeft dat de krukas beschadigt (kan worden toegepast als de krukas sowieso wordt vervangen):

- 1.** Steek een pijp door de drijfstang te en laat deze tegen het carter leunen met aan elke kant een blokje hout (zoals bij de demontage van de koppeling). Nu kan je met een sleutel 19 de moer losmaken (ook dit vergt vaak veel kracht!)
- 2.** Zet de as waar het voortandwiel op zit in een grote bankschroef, zet de bak in de vierde of vijfde versnelling. Nu kan je met een goede zeskantdop (19mm) de moer los draaien.
- 3.** Leg een extra primair tandwiel bovenop het eerste primaire tandwiel zodat het tussen tandwiel en koppelingskorf wordt getrokken. Dit blokkeert beide en zorgt ervoor dat je de moer loskrijgt.

Het tandwiel kan je er nu af pakken en je zal dan ook zien met wat voor spie het gemonteerd zit.

STAP 7: SCHIJFHUIS-KEERRING DEMONTEREN

Als je een schijfblok reviseert zit achter het primaire tandwiel een schijfhuis. Deze zit met een aantal bouten vastgemaakt op het carter. Maak deze allemaal los en je kunt hem er zo afpakken.

Tip: Zet met een stift of pen een streepje op de schijf en op de krukas zodat je weet hoe de schijf zat.

Je zult zien dat de schijf bestaat uit drie delen; de schijf zelf, het metalen binnenstuk met de sleufjes erin en de spie, welke door de krukas gaat en de schijf daarmee aan de krukas vastzet. Dit kan allemaal verwijderd worden...

Bij een membraancarter zit er enkel een huis waar een oliekeerring in zit. Deze zit met 3 bouten vast en kan dan ook verwijderd worden. De bus die nog om de krukas zit kan er ook af.

Dit is wat je nu te zien krijgt (dit is echter een membraanblok zonder versnellingsbak en krukas):



Het plaatje wat over het versnellingsbak-lager zit, kan eraf geschroefd worden, evenals het vorkje linksboven wat de schakelwals klem zet.

Tip: Tussen deze twee delen zit ook een kleine veer, vervang deze ook!

STAP 8: BLOK SPLITSEN

Nu bijna het hele blok al leeg is kan je beginnen met het blok te splitsen. Dit houdt in dat je de twee middelste carters van elkaar los maakt.

Je begint met aan de ontstekingskant alle blokbouten los te maken. Vaak is hierbij een slagschroevendraaier nodig!

Tip: Mocht het zijn dat je een kop zo ver verroerd hebt of als dat al zo was, dan kan je de kop uitboren met een 6mm boor. Zet hem wel goed in het midden van de kop, anders boor je je carter kapot!

Vervolgens kan je de carters proberen los te wrikken door met een nylon hamer tegelijk op de krukas en de versnellingsbak te slaan. Let goed op dat dit gelijk gaat! Anders trek je het carter alleen maar scheef!

Als je een cartertrekker hebt is het een stuk makkelijker (en het risico op beschadiging van de krukas is hierbij het kleinst), deze schroef je in de speciaal daarvoor gemaakte gaten op de plek waar eerst de grondplaat van de ontsteking zat en je draait hem aan op de krukas. Vervolgens is het carter binnen no-time los!

Om de versnellingsbak-as uit het rechter carter te krijgen sla je daarop met de nylon hamer (hetzelfde geldt voor de krukas). Nu heb je het rechtercarter los.

STAP 9: BAK EN KRUKAS VERWIJDEREN

De versnellingsbak is zo gemaakt dat je hem er in 1 keer uit kan pakken (als hij er al niet vanzelf uit is gevallen). Sla met een nylon hamer op de uitgaande as van de versnellingsbak. Als de as uit het lager is kan je de gehele versnellingsbak eruit pakken:



De krukas zit echter vaak stevig vast in het linker lager. Mocht dat het geval zijn, dan maak je met een verfstripper het carter om het lager heen goed heet! Het lager (inclusief krukas) moet er dan met een paar tikken van de nylon hamer uit vallen.

Vervolgens haal je het lager van de krukas met een klauw-poelietrekker:



Nu heb je beide carters helemaal kaal (op de lagers na)!

STAP 10: LAGERS VERWIJDEREN

In totaal zitten er 4 lagers in je blok. Deze moet je bij een volledige revisie allemaal vervangen! Mochten de versnellingsbak-lagers nog dusdanig goed zijn, dat die niet aan vervanging toe zijn, kan je ervoor kiezen om alleen de krukas-lagers te vervangen, deze krijgen immers het meeste te verduren (omdat de krukas meer toeren maakt dan de versnellingsbak).

De lagers haal je uit het carter door het carter om het lager heen goed heet te maken met een verfstripper (föhn of iets dergelijks werkt niet omdat dat niet heet genoeg wordt).

Tip: Haal eerst alle keerringen etc. uit de carters voordat je heet gaat stoken! Deze wip je er zo uit met een kleine schroevendraaier.

Vervolgens vallen de lagers er na een paar tikken van de nylon hamer er al uit:



Als je dit gedaan hebt zijn je carters helemaal leeg en kan je ze schoon maken.

STAP 11: CARTERS REINIGEN

Afhankelijk van in welke staat je carters zijn, moet je ze schoonmaken. Origineel zijn de twee middelste carters gewoon van blank aluminium, dus schoonmaken met petroleum of benzine is vaak voldoende (glasparelstralen kan natuurlijk ook!)

Tip: Voor de echte hardnekkige troep kan je naar een autowasserette gaan waar ze ontvetter voor onder de motorkap hebben met hogedruk. Hiermee spuit je het in een fractie van een seconde helemaal schoon!

Zorg dat de carters helemaal schoon en vooral zand- en stofvrij zijn.

Voordat je nieuwe lagers gaat monteren, inspecteer je de carters goed of alle schroefdraad nog mooi is. Dit scheelt je heel wat gedoe als achteraf blijkt dat het carter niet goed is.

STAP 12: NIEUWE LAGERS MONTEREN

De lagers in het blok kunnen nu vervangen worden. Je moet ze natuurlijk wel eerst aanschaffen. In het blok zitten de volgende lagers:

- B6204 C3 (linker krukaslager)
- B6303 C3 (rechter krukaslager)
- B6303 C3 (rechter krukaslager)
- B6303 C3 (rechter krukaslager)

Als je de lagers allemaal hebt, leg je ze eerst 15 tot 30 minuten in de diepvries. Hierdoor krimpt het lager, waardoor het makkelijker te plaatsen is.

Haal het te plaatsen lager uit de diepvries en laat de rest nog liggen, anders ontdooien de andere lagers in de tijd dat je de eerste plaatst.

Plaats het lager op de juiste plaats boven het gat en sla hem er geleidelijk met behulp van het oude lager in. Dit is noodzakelijk omdat je anders het nieuwe lager uit z'n verband slaat!



Tip: Plaats het lager met de maataanduidingen omhoog, zodat je altijd nog kan lezen welke maat het is zonder dat het lager eruit moet.

Herhaal dit vier keer en je blok is al voorzien van nieuwe lagers.

STAP 13: KRUKAS EN VERSNELLINGSBAK MONTEREN

Nu de lagers vervangen zijn kan je de middencarters weer samenvoegen, maar eerst moet de krukas en de versnellingsbak weer gemonteerd worden.

Pak de krukas en sla deze in het linker lager. Hij moet zo ver zitten dat het midden van de drijfstang in het midden van het cilinder gat zit. Nu kan de versnellingsbak gemonteerd worden:



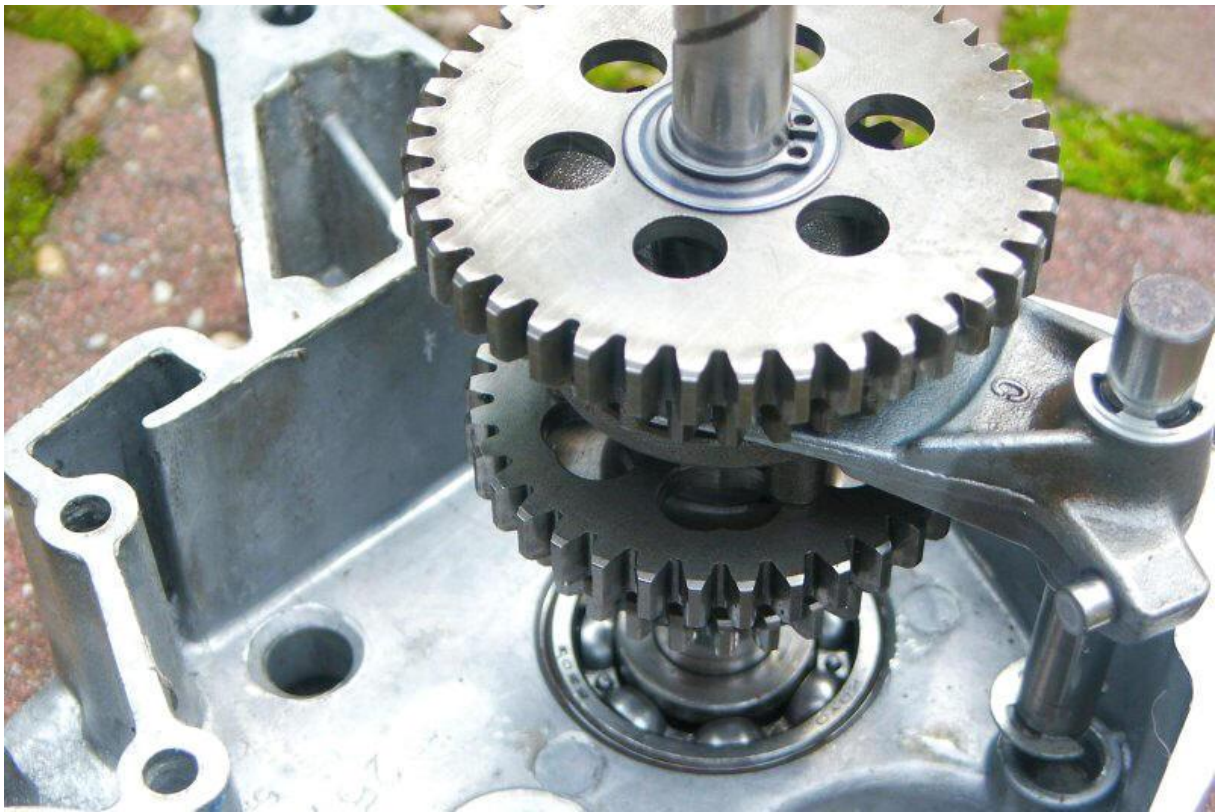
Zorg dat je de kleine schakelvork (met 1 circlipje op de as) los maakt van de as, dan kan je die er later weer in steken:



Eerst monteer je de secundaire as:



Dan kan de grote schakelvork gemonteerd worden met het palletje naar binnen toe (hoeft nog niet per sé met de as in het carter te steken):

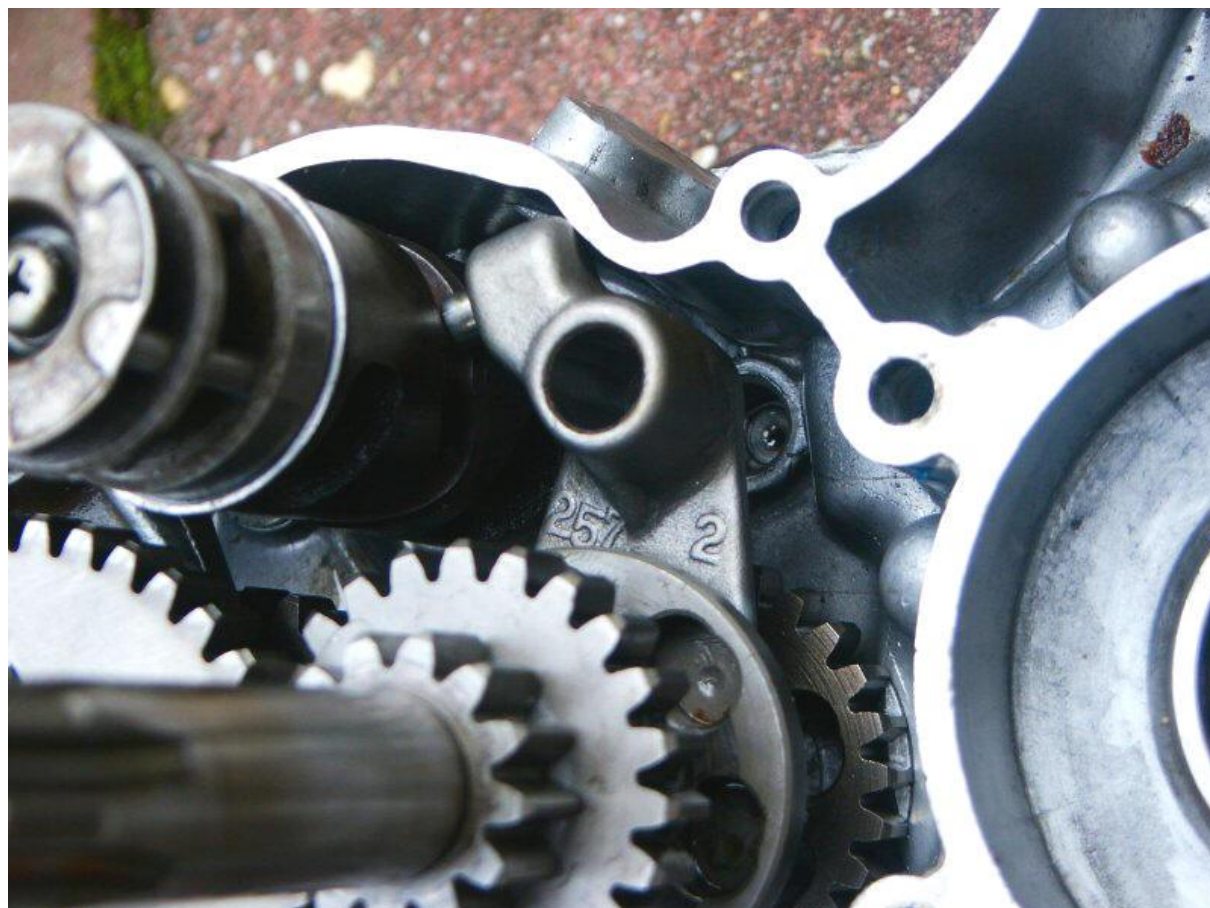


De schakelwals kan er nu in gezet worden:



Let goed op of de schakelwals goed zit, dus dat de grote nok in het carter zit en het kleine nokje omhoog zit en ervoor zorgt dat de wals niet verder linksom gedraaid kan worden (dus niet in het gat van de neutraalschakelaar).

Nu steek je de primaire as in het carter met de vork er al omheen (ook bij deze vork de nok naar binnen toe):



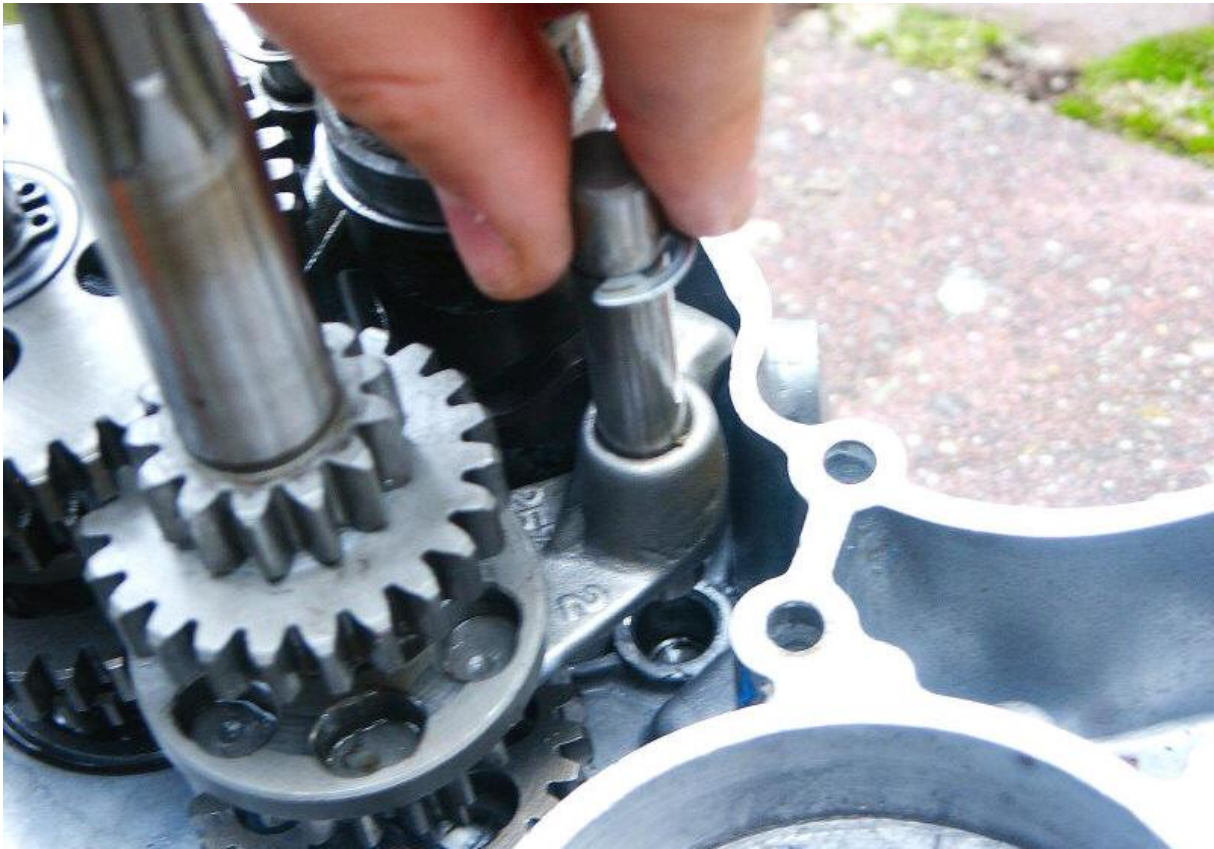
Vervolgens tik je met de nylon hamer de assen voorzichtig op z'n plaats:



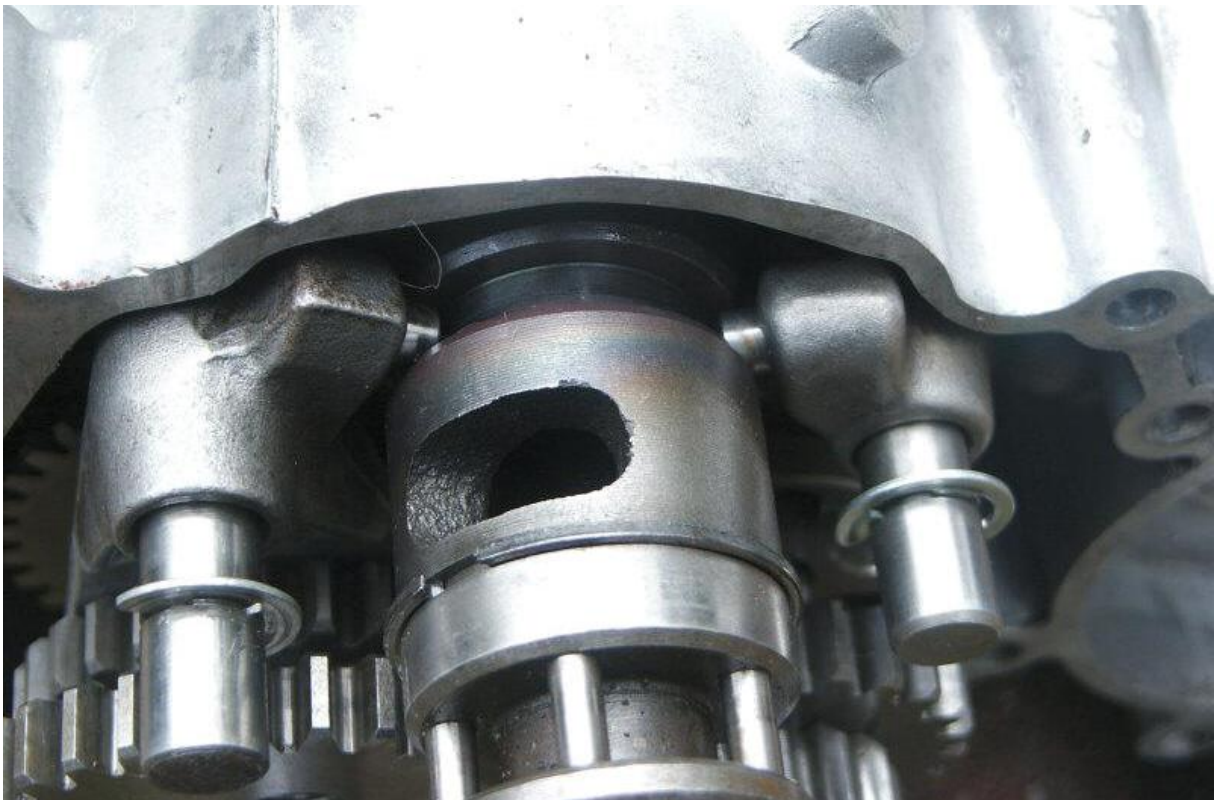
Alles valt nu in elkaar en het ziet er nu zo uit:



Als alles goed zit gemonteerd, kan de losse as door de kleine schakelvork worden geschoven:



Je moet echter wel opletten of de nokjes van de schakelvorken nu goed in de wals vallen:



Nu nog even alles voorzichtig aantikken met de nylon hamer en je versnellingsbak is gemonteerd!

Alternatief is het ook mogelijk om de versnellingsbak eerst in elkaar te zetten, dan bij elkaar te houden en dan in één keer in het carter te schuiven. Dit is alleen wat lastiger omdat de bak dan in elkaar moet blijven zitten en omdat je dan ook moet zorgen dat alles goed in elkaar zit en niet scheef gaat zitten.

STAP 14: CARTERS SAMENVOEGEN

Je moet eerst zorgen dat de raakvlakken helemaal ontdaan zijn van de oude vloeibare pakking. Dit kan je doen met een schroevendraaiertje en met een doekje met wat wasbenzine

Vervolgens behandel je de rechter carterhelft met vloeibare pakking en kan je deze geleidelijk over de versnellingsbak en de krukas heen schuiven. Het kan zijn dat je wat hulp nodig hebt van de nylon hamer. Nu gebruik je nieuwe blokbouten om het blok aan alle kanten vast te zetten (dit houdt in, eerst een paar slagen voor, dan weer achter, dan weer boven etc.). Zorg dat ze echt heel goed vast zitten!

Tip: De overtollige vloeibare pakking kan verwijderd worden met een natte doek of later met een scherp mesje.

STAP 15: KEERRINGEN MONTEREN

Nu het moeilijkste gedaan is kunnen de nieuwe keerringen geplaatst worden.

Tip: Zorg dat je de randjes eerst insmeert met olie om te zorgen dat ze niet scheuren.

STAP 16: SCHAKELAS PLAATSEN

De schakel-as zit vanaf de koppelingskant dwars door het blok heen geschoven.
Je moet echter rekening houden met de grote veer die om de schakel-as heen zit:



Je moet (als je deze er helemaal uit hebt gehaald) eerst de pal terugplaatsen in het blok om vervolgens de veer daar overheen te "spannen" en de as door het blok heen te duwen.

Aan de ontstekingskant komt de as erdoorheen en bij de keerring moet een ring geplaatst worden, welke met een circlip gezekeerd wordt:



Plaats ook meteen het palletje en het bijbehorende plaatje (welke het kleine lager afdekt) linksboven de schakelwals, welke ervoor zorgt dat de wals in de versnelling blijft staan (vergeet het veertje daartussen niet te vernieuwen!):



Je kan nu in principe al testen met een schakelpookje of de bak goed schakelt.

STAP 17: PRIMAIR TANDWIEL PLAATSEN

Alvorens het tandwiel te plaatsen, zal het schijfhuis of het keerringhuis teruggeplaatst moeten worden. Zorg hierbij dat de schijf goed zit! Dit kan je nu controleren door de streepjes die je eerder al op de schijf en op de krukas had gezet tegen elkaar te plaatsen.

Zorg ook dat je bij een membraanblok eerst de pakking van het hele carterdeksel monteert! Deze zit namelijk onder het keerringhuis.

Nu komt er in het schijfhuis en in het keerringhuis eerst nog een bus en daarna kan pas het tandwiel gemonteerd worden:

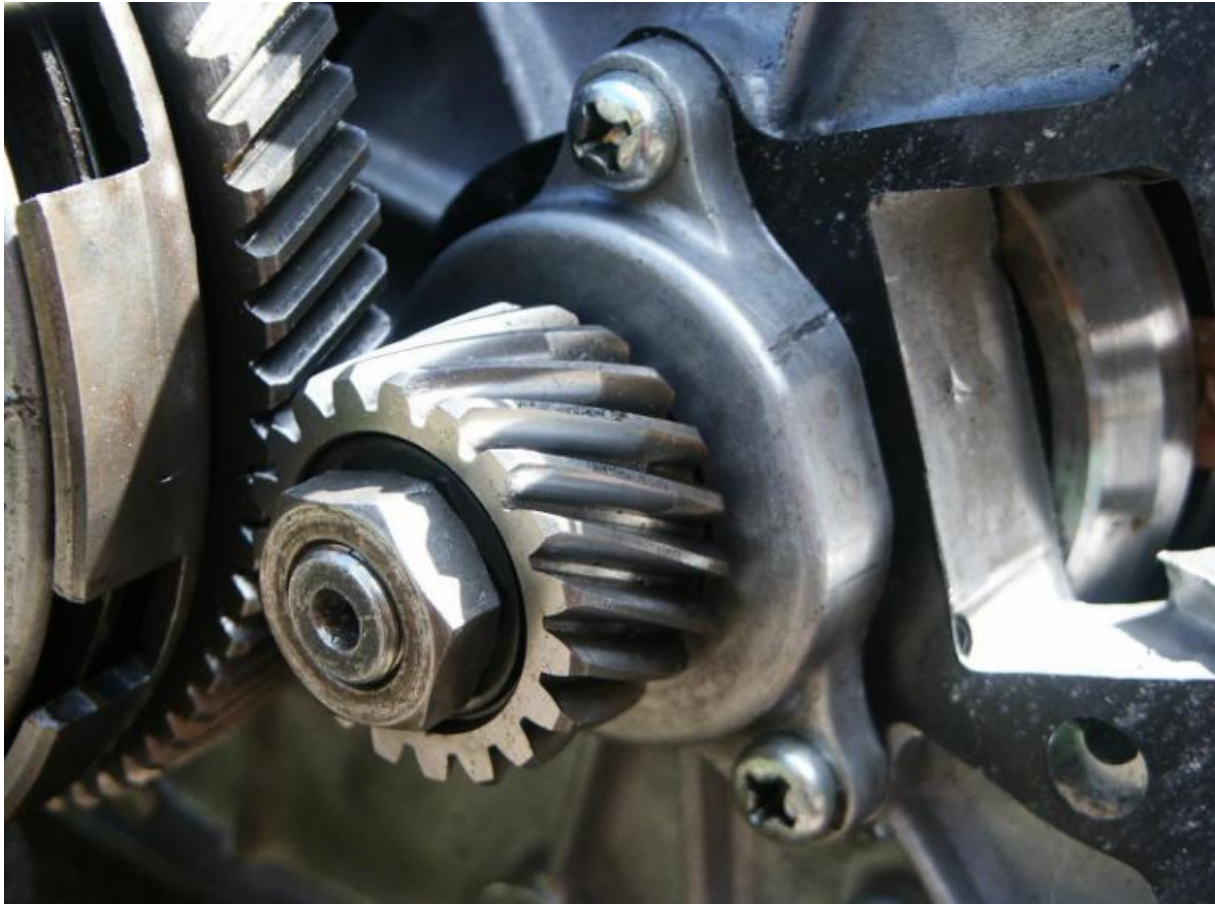


Plaats het tandwiel met de spie (of bij oudere type's gewoon op de krukas) op de krukas.

Zorg nu dat je de drijfstang blokkeert (weer met een stang en 2 blokjes hout op het carter) en draai de moer goed strak aan.

Aandraaimoment 40-45 Nm.

Nu is het primaire tandwiel gemonteerd:



STAP 18: KICKSTART-AS PLAATSEN

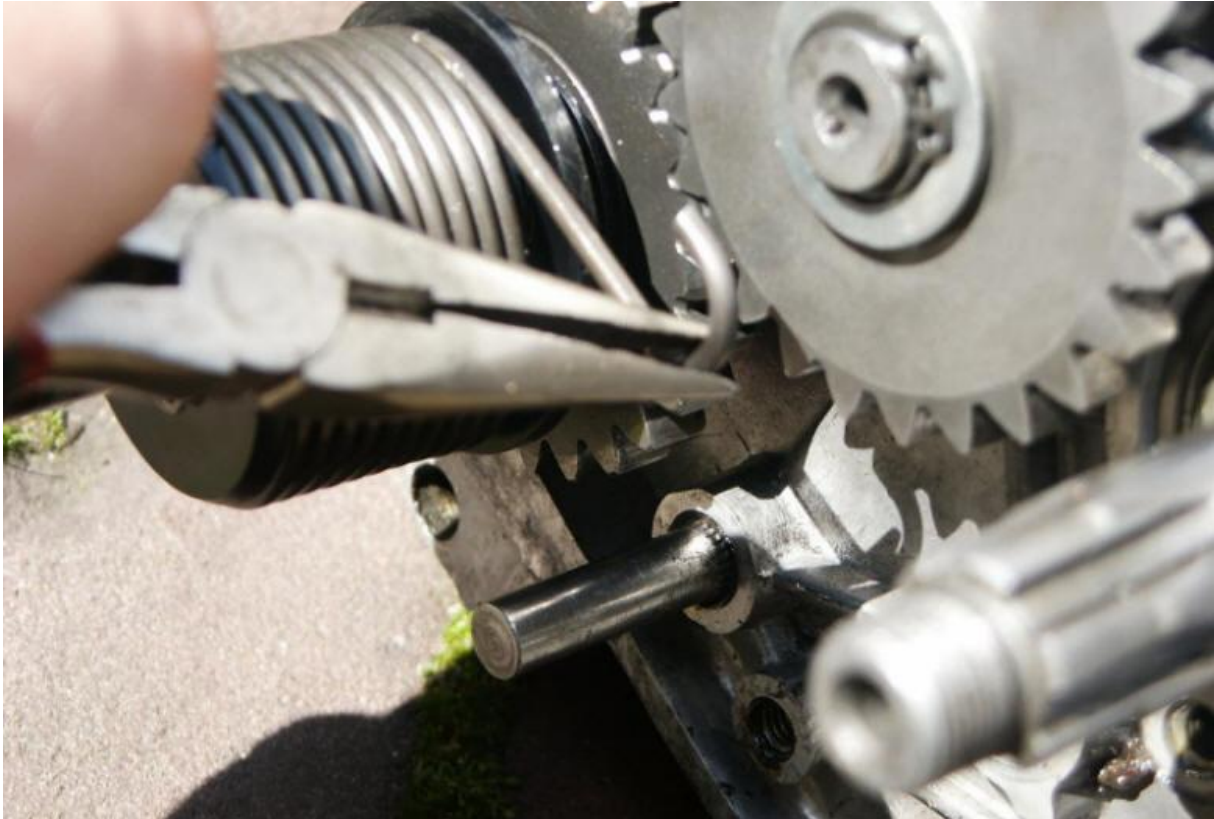
Omdat je er na plaatsing van het koppelingshuis niet meer goed bij kan plaats je nu de kickstart-as en het grotere tandwiel op de secundaire versnellingsbak-as. Als eerste plaats je het grote tandwiel, door het inclusief de bijbehorende (veer)ringetjes over de as heen te schuiven en het te borgen met een (nieuw) circlipje:



De kickstart as wordt geplaatst met het omgebogen stuk ijzerdraad in de kleine ruimte en de pal die de as tegenhoudt in de onderste ruimte:



Nu schuif je de as in het carter en kan je de veer spannen.
Pak daarvoor de veer beet met een tangetje en span hem over de ronde pal heen (kijk uit voor je vingers als je grip verliest):



Nu zit de kickstart-as gemonteerd:



STAP 19: KOPPELING MONTEREN

Controleer nu of je alles goed hebt vastgedraaid en of je niks vergeten bent.
Plaats nu eerst de ring over de primaire versnellingsbak-as:



Nu kan je het koppelingshuis plaatsen met eerst de bus over de as heen.

Bij een oud type blok (met de, in totaal, 3-delige koppeling) plaats je nu over het uitstekende gedeelte van de grote bus een koperen ring. Daarna komt er een dikke, metalen ring overheen en vervolgens de bodemplaat van de koppeling.

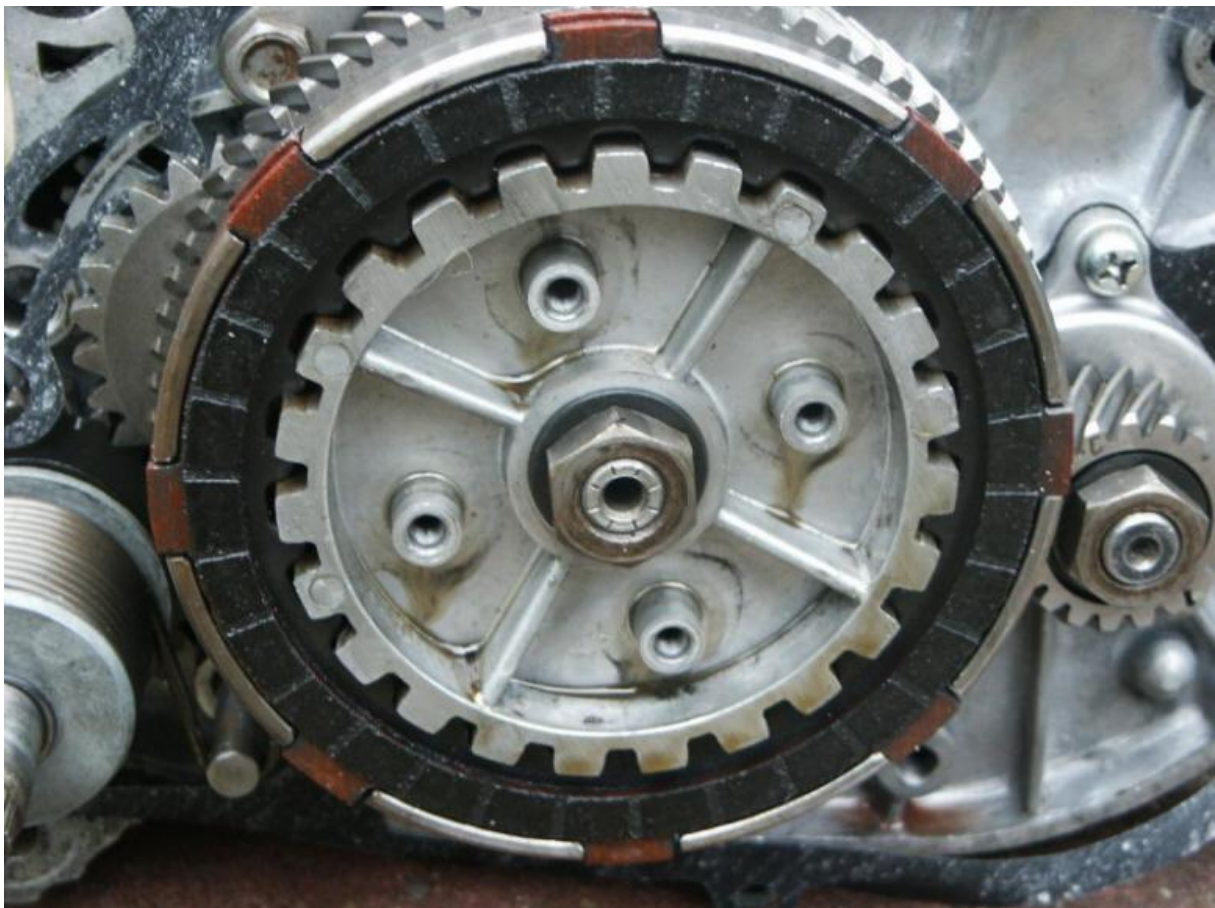
Bij een nieuw type blok komt er alleen een metalen ring alvorens de bodemplaat te plaatsen. Hierna kan dit worden vastgemaakt op de as met behulp van een ring en een moer:



Gebruik nu een oude doek en steek deze tussen het primaire tandwiel en het koppelingshuis en gebruik de zelfgemaakte stalen tussenplaat met handvat om de koppeling te blokkeren als je de moer vastdraait.

Aandraaimoment 45 Nm.

Plaats nu het korte deel van de koppelingsstift (met de platte bovenkant) en de platen.
Er gaan twee gevoerde platen en 1 metalen plaat in de koppeling:

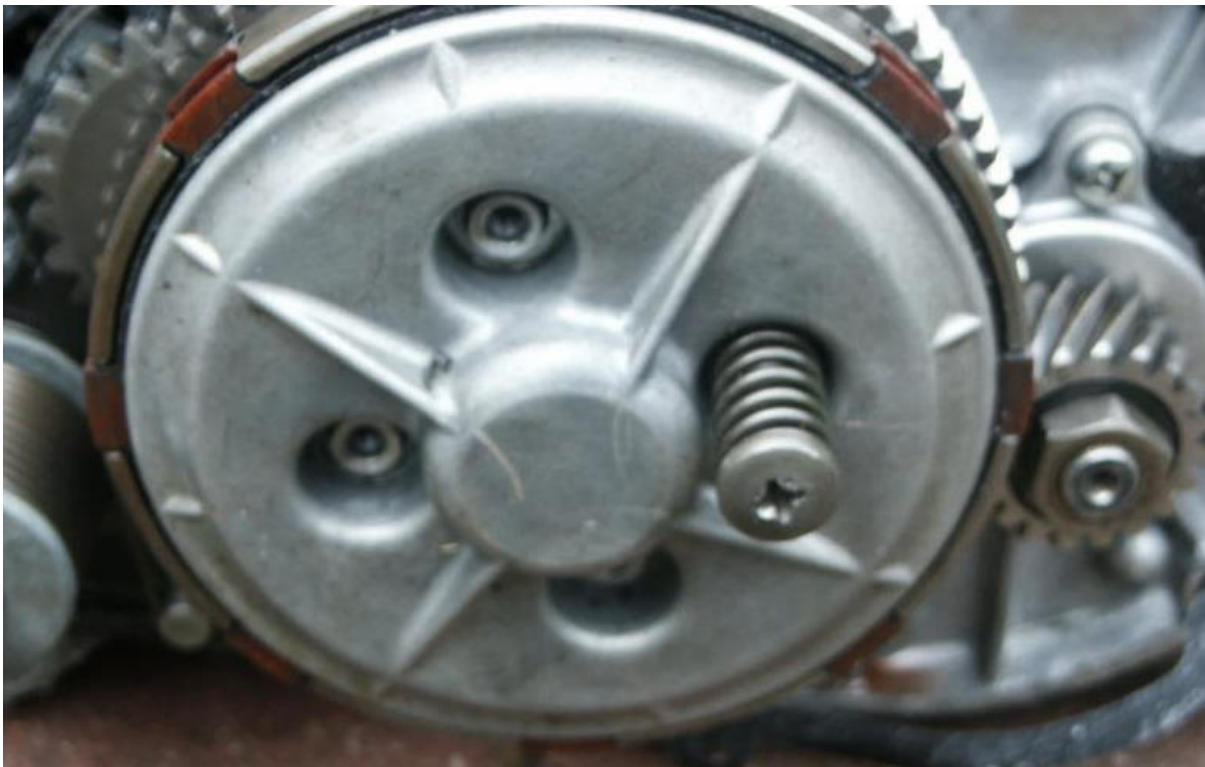




Tip: Om slippen te minimaliseren kan je achter de andere platen nog een stalen plaat plaatsen.

Meet nu eerst je veren op. Deze moeten onbelast 34mm lang zijn. Als dit niet het geval is dan moet je ze vervangen. Vervolgens plaats je het koppelingsdeksel, de veren en de schroeven of bouten.

Aandraaimoment 6 Nm.



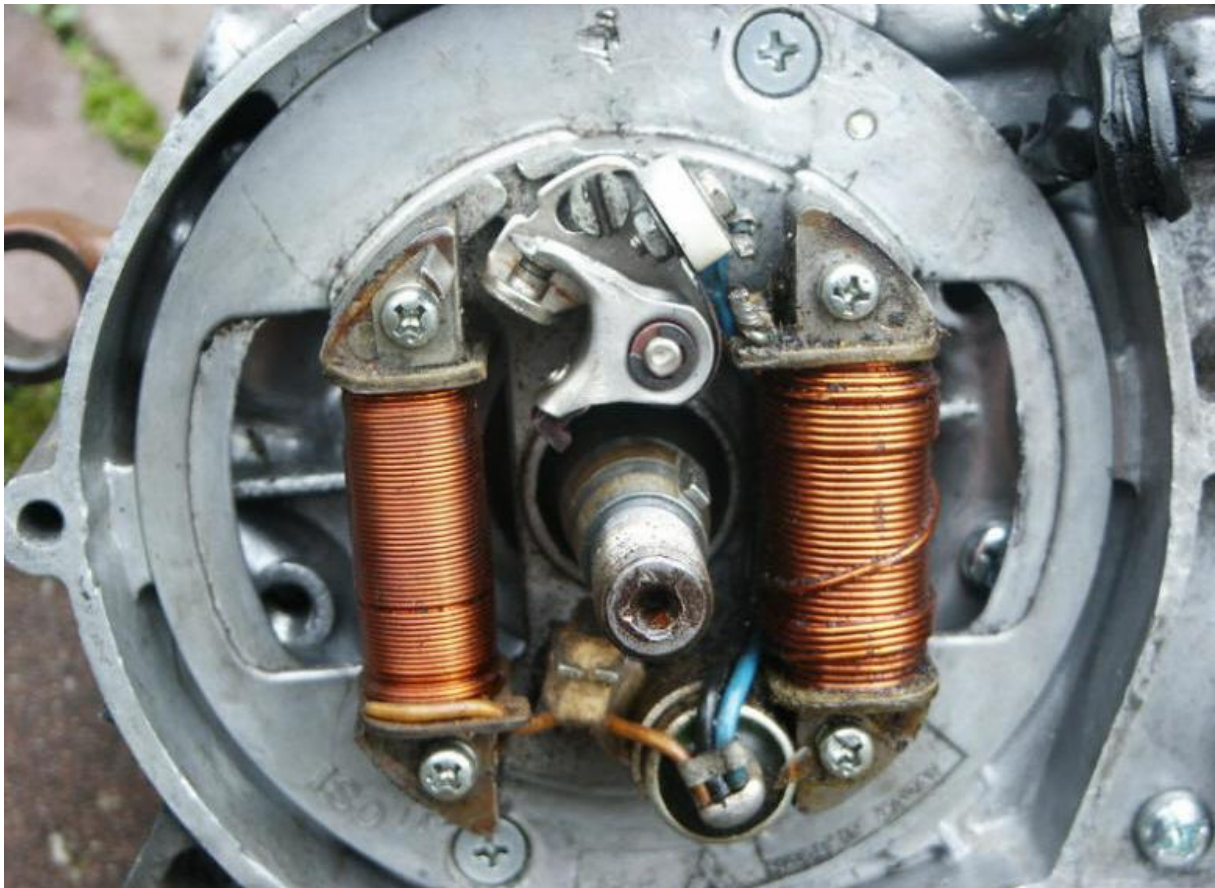
Je koppeling is nu gemonteerd.

STAP 20: ONTSTEKING PLAATSEN

Nu de koppelingskant voltooid is kan je de ontsteking gaan plaatsen.

Tip: Zorg dat je bij een revisie de contactpunten (richt contactpunten ALTIJD goed uit, ze zijn uit de fabriek meestal al scheef) en de condensator vervangt, dit voorkomt verassing en achteraf.

Plaats de ontsteking in het carter en schroef hem vast met de 2 verzonken sterbouten (zorg dat de keerring over het lager eerst geplaatst is!):



Vervolgens plaats je de spie in de spiebaan op de krukas:

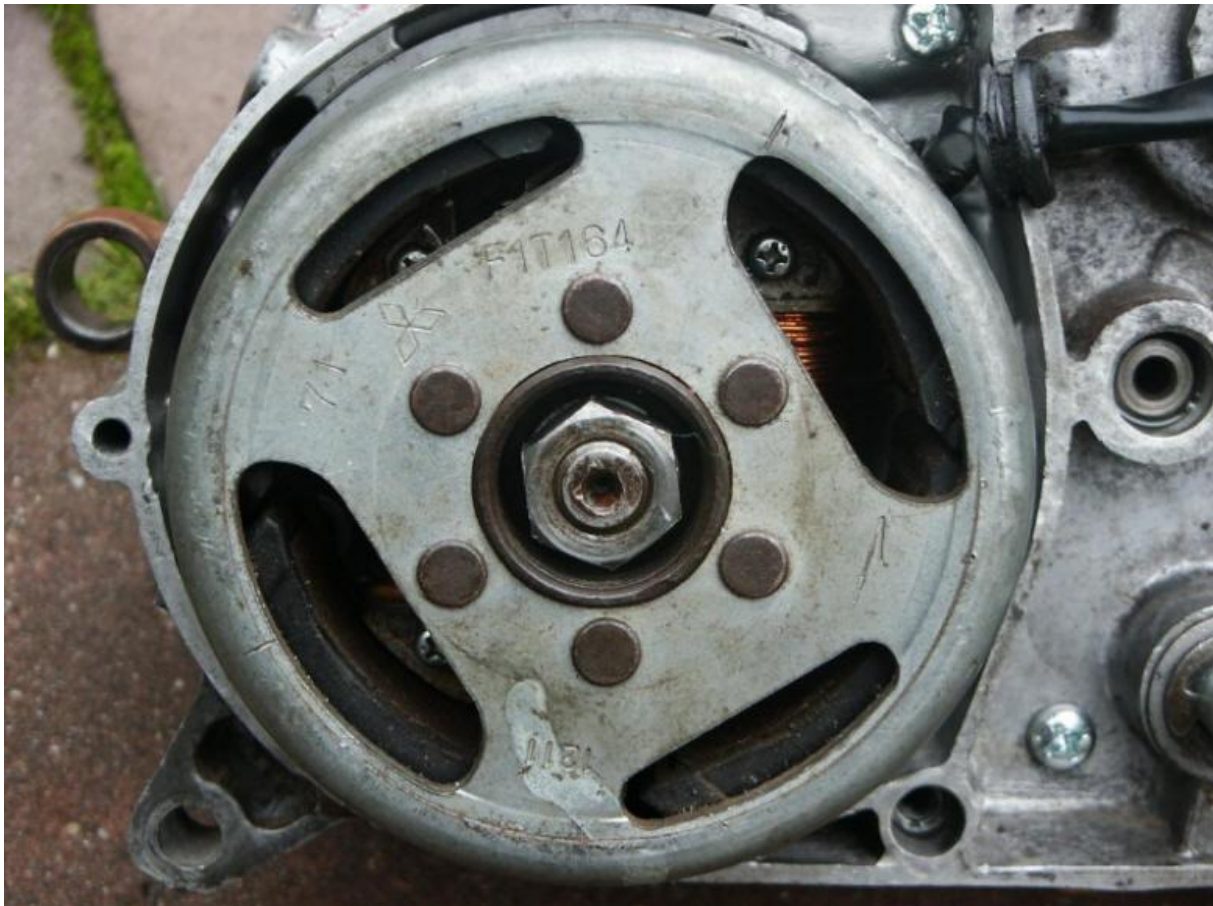


Nu kan je het vliegwiel voorzichtig eroverheen schuiven, let hierbij goed op dat de spie niet eruit schuift en dat hij goed in de spiebaan op het vliegwiel zit!

Nu plaats je de veerring en de moer en draai je ze vast door de krukas te blokkeren door een oude doek tussen het primaire tandwiel en de koppeling te doen of door de stang door de drijfstang (met 2 blokjes hout of door een extra primair tandwiel tussen het primaire tandwiel en de koppelingskorf te klemmen).

Aandraaimoment 50 Nm.

Nu is je ontsteking gemonteerd:



STAP 21: VOORTANDWIEL PLAATSEN

Een FS1 kan 3 verschillende tandwielmontages hebben, één korte as met een moer direct op de secundaire as (buitenlands, **Aandraaimoment** 40-45 Nm), één korte as met circlipjes (2RU) en één lange as met circlipjes en een soort as met schroefdraad die geklemd wordt door een moer (voor trapsysteem).

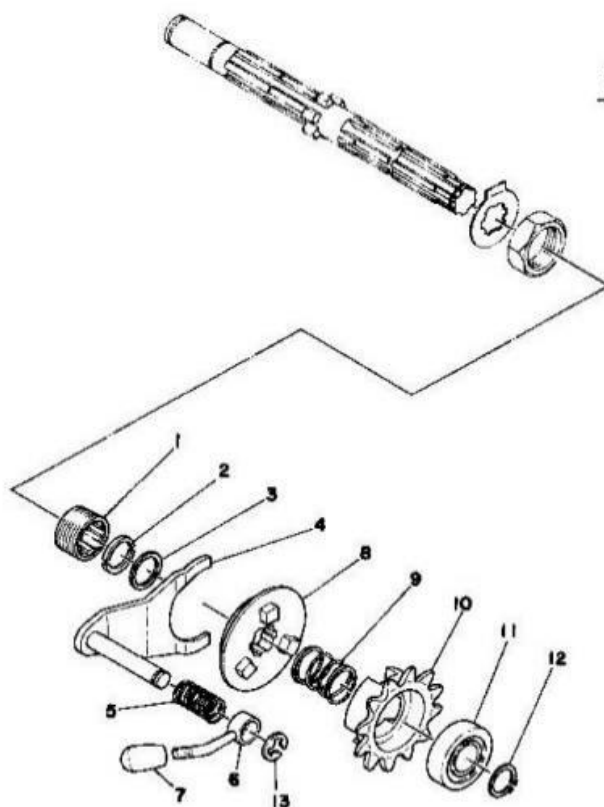
De laatste 2 soorten zijn het meest waarschijnlijk op een Nederlandse FS1.

De korte as met circlipjes is het makkelijkste om te monteren. Hierbij wordt eerst op het lager een keerring geplaatst en vervolgens daarin een bus.

Hierna wordt er een bus in de keerring geplaatst en vervolgens wordt het tandwiel tussen twee circlipjes gemonteerd.

De lange as is een stuk ingewikkelder:

Fig 6 Transmissie 2



Ref. No.	Parts No.	Description	FS1	FS1DA
6- 1	283-17467-00	COLLAR, lock	1	1
6- 2	283-17466-00	HOLDER, lock	2	2
6- 3	93410-16007	CIRCLIP (S-16)	1	1
6- 4	283-17494-00	FORK, transmit change	1	1
6- 5	90501-10078	SPRING, compression (283-17497-00)	1	1
6- 6	283-17495-00	LEVER, transmit change	1	1
6- 7	283-17496-00	KNOB, transmit change	1	1
6- 8	283-17492-00	DOG, transmit change	1	1
6- 9	90501-12090	SPRING, compression (283-17493-00)	1	1
6-10	283-17491-20	SPROCKET, drive (12T)	1	1
6-11	93306-00201	BEARING (B6002)	1	1
6-12	93410-15005	CIRCLIP (S-15)	1	1
6-13	93430-08006	CIRCLIP (E-8)	1	1

Er wordt ook eerst een keerring met een bus erin geplaatst en vervolgens een bus met schroefdraad (nr. 1). Deze wordt dan geklemd met 2 halve maantjes (nr. 2) en een circlip (nr. 3) en gezekerd met een moer (geen nr).

STAP 22: CARTERDEKSELS SPUITEN

Als de carterdeksels niet mooi meer zijn of gewoon perfect eruit moeten gaan zien kan je ze opnieuw spuiten.

Eerst maak je de carters kaal (dus keerringen eruit etc.)

Daarna verwijder je de lak met een KOPERborstel (staal maakt diepe krassen in het zachte aluminium van de deksels) en schuur je het netjes glad met waterproof schuurpapier.

Hierna maak je de deksels schoon met wasbenzine. Dit doe je door met een doek wasbenzine erop te wassen en het er met een andere (schone, droge) doek af te halen. Zo haal je al het vuil en vet eraf.

Nu hang je de deksels op en maak je ze stofvrij met een kleefdoekje (te halen bij de meeste automaterialenzaken).

Een grondlaag spuiten is niet nodig, maar als je het echt wilt moet je eerst een grondlaag spuiten. Dit doe je door een paar dunne lagen grondlak van Motip te spuiten en dit een dag of twee te laten harden. Hierna lichtjes opschuren en weer stofvrij maken met het kleefdoekje.

Als je geen grondlaag spuit, dan kan je direct met velgenspray van Motip of een andere zilvergrijs van Motip je carterdeksels goed dekkend spuiten. Origineel zijn de deksels niet met blanke lak afgewerkt, maar dat kan je natuurlijk naar eigen smaak ook nog doen.

STAP 23: CARTERDEKSELS PLAATSEN

Als de carterdeksels goed uitgehard zijn kan je ze plaatsen.

Tip: Alvorens dit te doen, controleer je blok goed of je niets vergeten bent!

Plaats nu eerst het koppelingswormpje en de koppelingsstift met bijbehorende oliekeerring en sluit de koppelingskabel hierop aan. Het afstellen hiervan doe je pas als het blok onder de brommer hangt!

Nu kan je het ontstekings-carterdeksel plaatsen en het chromen afdekplaatje wat hierop hoort. De maten voor de bouten in de deksels zijn:

Koppelingskant: 6 x 3 cm en 1 x 4 cm

Ontstekingskant: 1 x 4 cm en 3 x 5 cm

Het koppelings-carterdeksel moet eerst voorzien worden van een oliekeerring bij de kickstarter alvorens deze ook geplaatst kan worden.

Monteer daarna de carburateur en eventueel de oliepomp en sluit deze ruimte af met het dekseltje.

Gefeliciteerd! Je hebt nu zelf het hele blok gereviseerd!

Om het blok te testen moet je deze uiteraard onder de brommer monteren...

Tip: Start nooit een blok zonder dat het op een achterwiel is aangesloten of iets wat de weerstand daarvan nabootst, dit kan serieuze beschadigingen aan je net gereviseerde blok veroorzaken!