

SERVICE AV MOTOR (O.S. SPEED T1204)

POPE RCR
Senast uppdaterad 2023-06-08

- ”Bak/bakåt” i den är beskrivningen betyder alltid sidan mot avgasporten.
 - ”Fram/framåt” i den här beskrivningen betyder alltid sidan mot förgasaren.
 - Alla delar som plockas bort torkas av med ren mikrofiberduk.
 - Alla interna delar oljas noggrant innan motorn sätts ihop igen.
 - VIKTIGT! Notera åt vilket håll alla delar ska sitta! En kolv som sätts i bakochfram kan stöta emot vevaxeln och förstöra både sig själv och axeln.
 - På motorn i den här beskrivningen (O.S. SPEED T1204) finns det små prickar eller markeringar i delarna. Dessa ska vara bak, mot avgasporten, vid installation.
 - Kolven har en lång och en kort sida. Den långa sidan ska vara bakåt. Detta för att den ska ha utrymme att passera fritt över vevaxeln när den åker nedåt.
 - Motorn kan i bästa fall starta även om något sitter fel, men den kommer gå väldigt, väldigt dåligt.
 - Alla (siffror) refererar till sprängskissen på nästa sida, eller i motorns (O.S. SPEED T1204) manual.
1. Plocka av koppling helt, inklusive svänghjuls-krona.
 2. Flytta kolven till TDC, alltså till toppen av cylindern. Detta för att förhindra att kolven av misstag fastnar i bakplattan och skadas när bakplattan tas av i nästa steg. Titta in i avgasporten och snurra på svänghjulet eller glödstiftshålet för att se vart den befinner sig.
 3. Skruva av bakplattan (12) samtidigt som du håller kolven kvar i toppen av cylindern.
 4. Skruva ur skruvarna ur kylflänsen (1). När den väl tas av så görs det med fördel om motorn hålls uppochner. Detta för att förhindra att smuts faller ner i motorn när den plockas av.
 5. Plocka av topplocket inklusive o-ring (2, 2-1) och eventuella distanser (3) mellan cylinder och topplock. Torka av ytorna på vevhuset (8) med en ren mikrofiberduk.
 6. Ta ur fodret (4-1) med hjälp ett finger.

Om det är en gammal, välanvänd eller hårt körd motor så kan det sitta fast ganska ordentligt. För då ner kolven till BDC, alltså botten, och peta igenom ett buntband från toppen av cylindern och ut genom avgasporten. Skruva sedan tillbaka kopplingsmuttern på vevaxeln. Genom att försiktigt skruva muttern medurs så kommer buntbandet låsa axeln och istället pressa upp fodret tillräckligt för att få tag på det. Om det fortfarande skulle sitta fast så kan man försiktigt lirka ur det med hjälp av en platt skruvmejsel i den lilla glipan som bildas i toppen. Viktigt att göra det med jämn kraft runt om hela om det sitter ordentligt. Det borde hoppa ur relativt lätt. Skruva av kopplingsmuttern igen innan du tar ur buntbandet och lyfter ur fodret helt, då den annars kan sitta ganska hårt efteråt.
 7. Lirka loss vevstaken med kolv (4-4) i ett stycke från vevaxeln (10) och plocka ur.
 8. Plocka ur vevaxeln (10) bakifrån. Den borde enkelt glida ur utan problem.
 9. Ta bort dom gamla kullagren (7, 9) med hjälp av ett kullagerverktyg (t.ex. Hudy-107050). Kullagren sitter fast ordentligt och detta är väldigt svårt att göra utan rätt verktyg.
 10. Kullagren ska sitta och monteras så att dom oljas av av den olja som finns i bränslet. Detta innebär för det bakre (9) att den stängda delen av kullagret ska vara mot förgasarsidan av vevhuset, och den sida där man ser kulorna bakåt, alltså mot avgasporten. För det främre (7) som sitter bakom svänghjulet så ska den sida med gummipackning vara utåt/framåt, för att förhindra att smuts tar sig in. Om kullagret är stängt även på andra sidan, in mot motorn, så kan denna packning med fördel plockas av. Då kommer även detta att smörjas automatiskt.
- Sätt ihop allt i motsatt ordning, och var noga med att delar sitter åt rätt håll.
 - Innan motorn sätts ihop igen ska samtliga interna delar oljas och smörjas! Se över alla packningar så att allt är tätt, fräscht och rent.
 - Kullager bör ses över och eventuellt bytas ut efter ca 5 liter bränsle passerat genom motorn.
 - Om foder och/eller kolv bytts så ska motorn köras in igen som om den vore ny! Följ motorns manual och anvisningar om inkörning.

