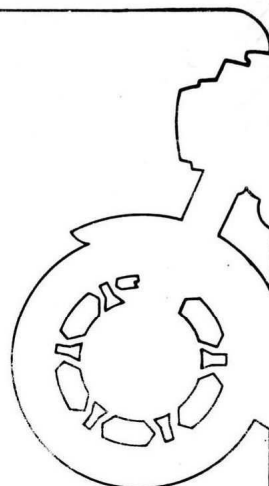


MANUAL DE REPARACION DUCATI

www.lamaneta.com

500 MOTOR ESMO



MOTOTRANS - ALMOGAVARES, 177-189 - TEL. 245.53.89 - BARCELONA-18

DATOS TECNICOS

Modelo 500 ESMO

www.lamaneta.com

Tipo de motor	Bicilíndrico frontal.
Ciclo	Cuatro tiempos.
Refrigeración	Por aire
Diámetro y carrera	78 x 52 mm.
Cilindrada total	496,9 c.c.
Relación de compresión	9,6 : 1
Régimen máximo	8.500 r.p.m.
Angulo entre válvulas	60°
Diámetro válvulas ADM.	37 mm.
Diámetro válvulas ESC.	33 mm.
Juego de regulación balancines de apertura	0,08 ADM.- 0,12 ESC.
Juego de regulación balancines de cierre	0,00 + 0,02 ADM. y ESC.
Tipo de distribución	Monoárbol - desmodrómico con cadena central.
Diagrama de distribución	(con juego de 0,20 mm.) A.A. = 32° Antes PMS. A.E. = 60° Antes PMI. C.A. = 75° Después PMI. C.E. = 45° Después PMS.
Sistema de lubricación	Bomba de engranajes con aceite en el carter y refrigeración por radiador.
Presión de funcionamiento, con el motor caliente	1,5 Atm. al mínimo de vueltas. 4,5 Atm. al máximo de vueltas.
Capacidad carter de aceite	3,5 kg.
Tipo de aceite	FINA 20-50 Multigrado o equivalente.
Encendido	Batería. Bobina. Distribuidor. Bosch W 240 Champion L-81.
Bujías	+ 0,60
Distancia entre electrodos	

DATOS TECNICOS

Avance del encendido	mín.	20° ÷ 22°
	máx.	40° ÷ 42°
Juego entre contactos		0,35 ± 0,40 mm.
EMBRAGUE		Multidiscos en baño de aceite.
CAMBIO		
Relación de la transmisión primaria		1 : 2,125
Tipo de transmisión primaria		Engranajes helicoidales.
Relaciones de cambio		1ª = 1/2.500
		2ª = 1/1.714
		3ª = 1/1.333
		4ª = 1/1.074
		5ª = 1/0.900
Carburadores tipo:		Dell'Orto PHF 30 Derecho.
		PHF 30 Izquierdo.
Surtidor mínimo		65
Surtidor máximo		110
Difusor		Ø 30 mm.
Emulsor		260 AB.
Aguja		K 5/2°
Compuerta		Amal Ø 30 Tipo 2.000 - Der.
Aguja pulverizador		Nº 3 RF 2928 - Izq.
Surtidor máximo		2.A.1
Surtidor mínimo		180
Surtidor starter		25
Pulverizador		60
		105-A
Filtro de aire tipo		Ducati.

DATOS TECNICOS

FRENOS		
Ø discos delanteros		260 mm.
Ø disco trasero		260 mm.
RUEDAS		Alcación ligera.
Cubierta delantera		3.25 H. 18"
Cubierta trasera		3.50 H. 18"
Presiones: delantera		1,8 ± 1,9 Atm.
trasera		2,00 ± 2,2 Atm.
INSTALACION ELECTRICA		
Batería		YUASA 12 V. 18 Ah.
Generador		Alternador Motoplat PT. 586.1 de 150 W.
Regulador		Electrónico Motoplat de 12 V.
Faro delantero		Halógeno de 12 V. 60/55 W.
Luz de posición delantera		12 V. 3 W.
Faro trasero (o piloto)		12 V. 21/5 W.
Indicadores de dirección		12 V. 21 W.
Arranque eléctrico		Motor Motoplat.
DIMENSIONES		
Distancia entre ejes		1.410 mm.
Longitud máxima		2.080 mm.
Anchura máxima con semimanillares		700 mm.
" " " manillar		740 mm.
Altura mínima desde el suelo		195 mm.
Altura máxima		1.090 mm.
Altura del sillín		790 mm.
Peso en vacío		178 kg.
Peso con lleno de aceite y carburante		194 kg.

REGLAJE DEL JUEGO ENTRE VALVULAS Y BALANCINES

APERTURA Con el motor frío, medir con una galga el juego entre válvulas y los balancines de apertura (fig. 1). Esta medición, debe efectuarse cuando la excéntrica de apertura del eje de levas, se halla en dirección opuesta a la del patín del balancín.

EL JUEGO DE REGULACION DE LOS BALANCINES DE APERTURA DEBE SER:

0,08 mm. para la ADM.
0,12 mm. para el ESC.

Si el juego no fuera correcto, procédase como sigue:

- Medir con la máxima atención el juego existente. (Fig. 1).
- Extraer el eje del balancín de apertura, utilizando el utillaje especial DUCATI ref. 887130120 o similar (fig. 2).
- Sacar el balancín, junto con las arandelas de suplemento, poniendo la máxima atención en el número y posición de las mismas.
- Sacar la pastilla de reglaje del balancín de apertura (fig. 3) y medir el espesor con un micrómetro, poniendo especial cuidado en esta operación (fig. 4).
- Las pastillas de reglaje, las suministra MOTOTRANS en espesores diferentes (ver catálogo de recambios). Utilizar la medida adecuada, para obtener, una vez montada, el juego prescrito.
- Una vez montada la culata suelta debe agarrar suavemente sin ningún freno o roce.

Ejemplo: Se ha medido el juego existente entre la válvula de escape y el balancín de apertura, dando como resultado 0,22 mm. La pastilla de reglaje, medida con un micrómetro, ha resultado ser de 2,40 mm.

Dado que el reglaje previsto para este caso, está establecido en 0,12 mm. y el que tenemos a la vista es de 0,22 mm., deberemos disminuir el juego en 0,10 mm. mediante la sustitución de la pastilla de reglaje de 2,40 mm. por una de 2,50 mm., con lo cual, salvamos la diferencia y conseguimos el reglaje perfecto.

Ocurre con bastante frecuencia, que al efectuar el reglaje, se carece de la pastilla de espesor apropiado para estos casos, puede recurrirse a rebajar las pastillas de espesor superior al necesario, hasta conseguir el preciso. Esto se hará así, siempre que se tenga la seguridad de obtener una superficie completamente plana y perpendicular al eje de la válvula. Para tal fin, utilizar una piedra al aceite, o de carborundum.

Una vez disponible la pastilla de espesor adecuado, montarla junto con el balancín, arandelas correspondientes, y el eje del balancín.

Para esta operación, emplear el utillaje especial DUCATI ref^a. 88713.0262 (antes, SMA. 278) (fig. 5). Verificar finalmente, que el juego corresponda al prescrito para este caso.

C I E R R E

El juego entre válvula y balancín de cierre viene determinado por la altura del collarín de reglaje. Dicho juego debe ser de 0'00 ÷ 0'02 tanto para la admisión como para el escape (con el motor frío).

Para el reglaje de dicho juego procédase como sigue:

Medir cuidadosamente el juego existente y, una vez sacado el balancín superior, sacar el inferior utilizando el utillaje especial DUCATI (ref. 887.130120) (fig. 6). Seguidamente empujar el collarín hacia abajo, haciéndolo deslizar a lo largo del vástago de la válvula y sacar los dos semi-anillos.

Sacar el collarín y medir la altura con un micrómetro (fig. 7).

Sustituir dicho collarín por otro de altura apropiada, según las mismas normas utilizadas en el caso del reglaje del balancín de apertura.

MOTOTRANS suministra collarines de 11 medidas diferentes.

En el caso de no tener a mano el collarín de la medida exacta utilizar el más aproximado rebajándolo ligeramente, tal como se ha explicado para las pastillas del balancín de apertura, hasta conseguir el juego prescrito.

Montar de nuevo el balancín de cierre asegurándose que el muelle esté en su posición correcta (fig. 8). Para dicho montaje emplear el utillaje ref. DUCATI 887.130262 (fig. 9).

En ocasión de haber desmontado las válvulas se aconseja sustituir los cuatro anillos tóricos de goma montados en el interior de las guías de válvula poniendo el máximo cuidado en colocarlos correctamente en su alojamiento (fig. 10 y 11).

Colocar el collarín y los dos semi-anillos. Poner la máxima atención que dichos anillos se alojen perfectamente tanto en la regata del vástago de la válvula como en la del collarín (fig. 12).

ESTA OPERACION ES DE VITAL IMPORTANCIA.

DESMONTAJE DE LA CULATA.

PUESTA EN FASE DE LA DISTRIBUCION.

Para desmontar la culata, el procedimiento es el mismo que para la culata con distribución convencional. En cuanto a la operación de desmontaje y montaje de los balancines, son válidas las instrucciones descritas para controlar el juego entre válvulas y balancines.

FASE DE LA DISTRIBUCION.

Los puntos de referencia para la puesta en fase del eje de levas son los mismos que los del motor a muelles (ver también fig. 14).

Los dos ejes de levas van marcados S o I (izquierdo) D (derecho).

La fase está correcta cuando, con todas las marcas de referencia alineadas, los dos ejes de levas se hallan en la posición indicada en la fig. 15 (izquierdo) y fig. 16 (derecho).

www.lamaneta.com

NOTA.

Los ejes de levas tienen una orientación obligatoria en el piñón superior de la distribución, tal como puede verse en la fig. 21.

IMPORTANTE:

Una vez montada la culata con estas indicaciones, como control final, los ejes de levas deben girar suavemente con un destornillador, sin encontrar ninguna resistencia; en caso de haberla, se procederá a aumentar el juego entre balancín y sombrerete de apertura hasta conseguir la suavidad indicada.

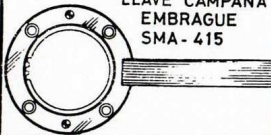
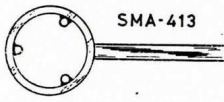
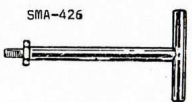
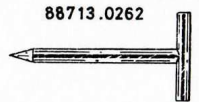
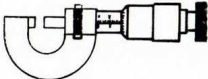
Esta operación hay que efectuarla con la culata fuera del motor.

- Una vez el conjunto montado, golpear ligeramente el extremo de la válvula, con el mango de un martillo, al objeto de que los anillos se asienten en sus alojamientos (fig. 13).

- A continuación, montar la pastilla de reglaje y el balancín de apertura.

NOTA.- Los ejes de los balancines, tienen una posición para el montaje. Poner atención que el extremo roscado quede situado en la parte exterior de la culata.

Para el resto de las operaciones a efectuar en el motor, sirven las normas establecidas para nuestro modelo 500 TWIN.

CIRCULO GRADUADO SMA-422 	SOPORTE CIRCULO GRADUADO SMA-410/1/2 	PINZA SUJECCION BALANCIN SMA-424 	ESPINETA SMA-425 
LLAVE CAMPANA EMBRAGUE SMA-415 	LLAVE PIÑON CADENA SMA-413 	EXTRACTOR EJE BALANCIN SMA-426 	UTIL. MONTAR EJE BALANCIN 88713.0262 
ENGRANAJE APRIETE TUERCAS RUEDA BOMBA ACEITE Y MDO. DISTRIB. SMA-427 	MICROMETRO 	BRIDA MONTAR PISTONES SMA-428 	

PIEZAS ESPECIFICAS CULATA DESMO

0620.92.359	Cuerpo culata (3ª serie)	0620.92.419	Guía válvula escape + 0,09
0619.92.250	Casquillo balancín STD.	0620.92.393	Guía válvula admisión STD.
0619.92.254	Casquillo balancín + 0,05	0620.92.395	" " " + 0,03
0619.92.175	Balancín de apertura	0620.92.397	" " " + 0,06
0619.92.185	Balancín de cierre	0620.92.399	" " " + 0,09
0619.92.150	Muelle válvula	0727.92.260	Semianillo
73500.1338	Anillo seeger 13 E.		Válvula escape
0620.92.413	Guía válvula escape STD.		Válvula admisión
0620.92.415	" " " + 0,03	0619.29.028	Eje levas derecho
0620.92.417	" " " + 0,06	0619.29.018	Eje levas izquierdo

SOMBRERETES BALANCIN

Pl.	0723.92.505	Ø 2,5
"	0723.92.507	Ø 2,7
"	0723.92.509	Ø 2,9
"	0723.92.511	Ø 3,1
"	0723.92.513	Ø 3,3
"	0723.92.515	Ø 3,5
"	0723.92.517	Ø 3,7
"	0723.92.519	Ø 3,9
"	0723.92.521	Ø 4,1
"	0723.92.523	Ø 4,3
"	0723.92.525	Ø 4,5

CASQUILLOS BALANCIN

Pl.	0619.92.050	Ø 14,5
"	0619.92.062	Ø 14,7
"	0619.92.064	Ø 14,9
"	0619.92.066	Ø 15,1
"	0619.92.068	Ø 15,3
"	0619.92.070	Ø 15,5
"	0619.92.072	Ø 15,7
"	0619.92.074	Ø 15,9
"	0619.92.076	Ø 16,1
"	0619.92.078	Ø 16,3
"	0619.92.080	Ø 16,5

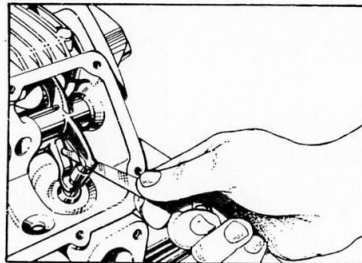


Fig. 1

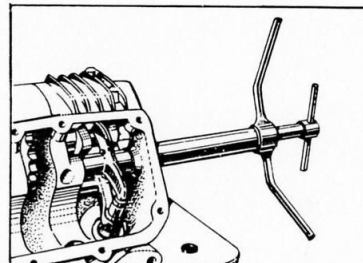


Fig. 2



Fig. 3

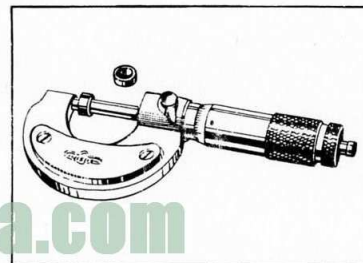


Fig. 4

OM

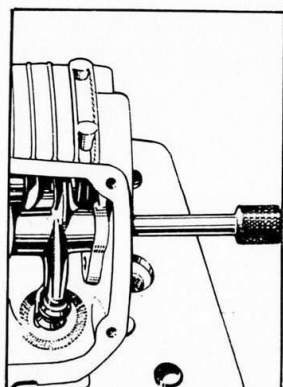


Fig. 5

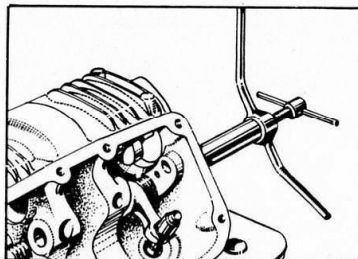


Fig. 6

www.lamaneta.com

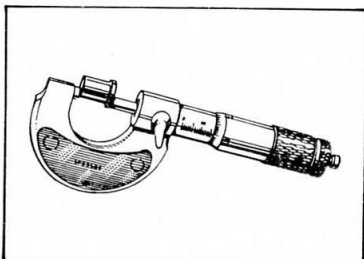


Fig. 7

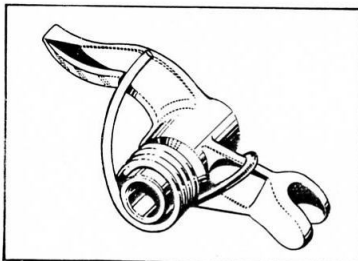


Fig. 8

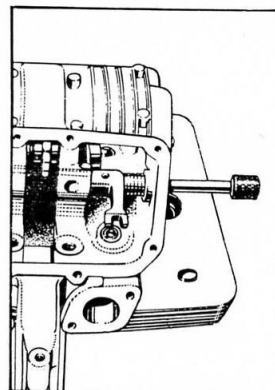


Fig. 9

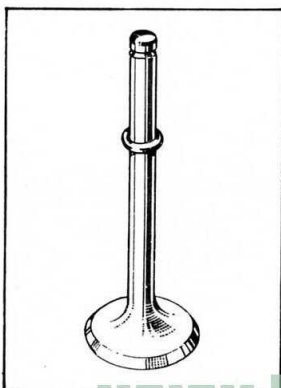


Fig. 10

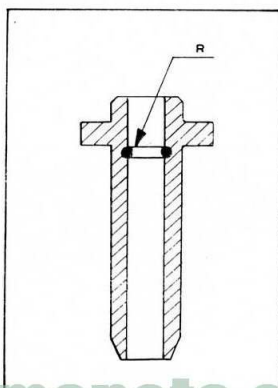


Fig. 11

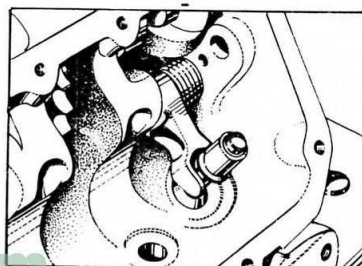


Fig. 12

www.lamaneta.com

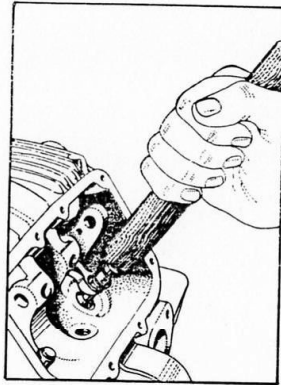


Fig. 13

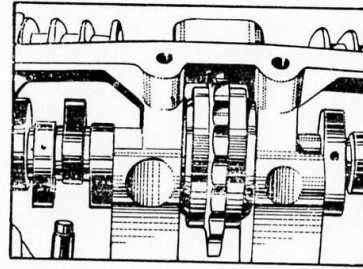


Fig. 14

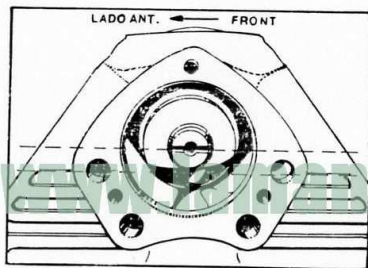


Fig. 15

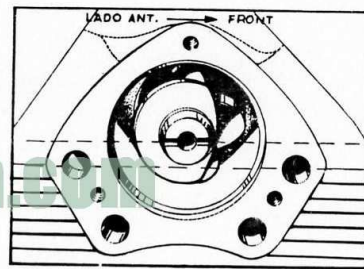


Fig. 16

Fig. 17

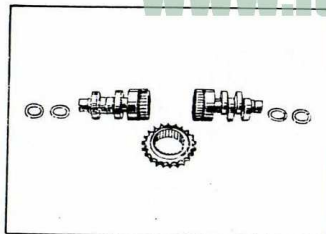


Fig. 20

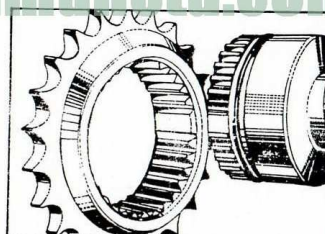


Fig. 21

Fig. 22

MODELO DE TORNILLOS PERROQUETOS PARA EL
MONTAJE DEL 500 TWIN

Fijación de la culata a 4,5 kgm.

Fijación de la biela a 3,5 " tornillos 8 - 6,5 Kgm. tornillos 10

Fijación del volante magnetico a 14 kgm.

Fijación engranaje motor a 10 kgm.

Fijación campana de embrague a 8 kgm.

Fijación 8M. carter a 2 kgm.

Fijación IO M motor a 3 "

Fijación I2 M carter a 4,6 "

Fijación piñón cadena a 10 kgm. www.lamaneta.com

Fijación engranaje bomba 4,5.

Fijación engranaje distribución 4,5.

EQUIPO DE CARGA A 12V. PARA MOTOCICLETAS CON ALTERNADOR A
VOLANTE MAGNETICO EXAPOLAR CON REGULADOR ELECTRONICO DE TENSION

El equipo en objeto, está constituido por un alternador a volante que genera una corriente monofásica, que viene controlada y regulada por un regulador electrónico a diodos controlados.

CONTROL DEL EQUIPO DE CARGA SOBRE EL VEHICULO

- a) Asegurarse de que la instalación eléctrica sea correcta, particularmente en lo que atañe al alternador, al regulador y a la batería.
- b) Desconectar el cable + positivo de la batería e intercalar entre esta y el terminal un amperímetro para corriente continua.
- c) Conectar entre el terminal positivo y negativo de la batería un voltímetro para corriente continua y asegurarse de que la tensión de esta sea como mínimo de 10V. (caso contrario recárguese).
- d) Colocar la llave de contacto y poner en marcha el motor, acelerándolo progresivamente hasta alcanzar un régimen de 6.000 r.p.m. aproximadamente.
- e) CONTROL DE CARGA MAXIMA. - Encender la luz principal del vehículo.
Con una tensión de batería (leída en el voltímetro) inferior a la de taraje del regulador (13,7V.) la corriente de carga (indicada por el amperímetro) debe ser de 7,5 Amp. aproximadamente a los mencionados 6.000 r.p.m.
- f) CONTROL DE LA REGULACION. - Apagar la luz principal y mantener el motor al régimen citado de 6.000 r.p.m. La tensión de la batería debe aumentar progresivamente hasta alcanzar el valor de taraje del regulador (14,3V. aproximadamente), mientras la corriente de carga debe disminuir progresivamente hasta llegar a un valor próximo a cero.

Si no existe disminución de corriente, o si esta siempre se mantiene al máximo, deberá sustituirse el regulador y repetir la prueba. Si se produce una distribución distinta (aproximadamente) a los valores antedichos, deberá efectuarse el control del alternador y del regulador por separado.

ALTERNADOR A VOLANTE

Desconectar del regulador los dos cables amarillos y el cable rojo que provienen del alternador, teniendo cuidado en

FIRMA

FECHA

mantenerlos de forma que no se toquen entre sí. Situar el motor a un régimen de 3.000 r.p.m. aproximadamente y medir la tensión en vacío entre cada uno de los cables amarillos y el cable rojo, utilizando para ello un voltímetro de corriente alterna, preferentemente a termocupla (termocopia).

La tensión debe ser aproximadamente de 15V.; si fuera inferior dicha medida, puede ser debido a que el rotor se encuentre parcialmente desimantado.

Si una de las 2 tensiones no es la indicada aproximadamente, o se observa un fuerte desequilibrio de tensiones entre la lectura de uno de los ramales respecto al otro, es seguro que el estator es defectuoso y deberá procederse a su control midiendo con un ohmetro el aislamiento entre el cable probado y masa, dicho aislamiento debe ser total.

REGULADOR ELECTRONICO

Elevar el motor a 6.000 r.p.m. y encender la luz principal a fin de conseguir la corriente máxima (7,5 Amp. aproximadamente). Si se produce la mitad de corriente aproximado, un diodo no conduce. Para localizarlo, desconectar alternativamente uno de los dos cables amarillos del regulador. El diodo que está interrumpido hace que al desconectar el cable correspondiente no se produzca ninguna variación de corriente; por el contrario el diodo en buen estado, al ser desconectado provoca la desaparición total de la corriente.

Si invirtiendo, primero uno y después el otro cable amarillo, el diodo dado por interrumpido conduce, la avería está localizada en el alternador (una bobina interrumpida.)

FIRMA

FECHA

Sustituye a
Sustituido por

Ambado de las especificaciones	
En serie	
En serie desbocado	
Orbitale	
Lito	
Rectificado	
Topado	
Segu indicación	

Faltas	
Tolerancia libre	
Eje h. de O = -	
Agujero H. de O = +	

Tolerancia sobre las series libres	
461	0.3
462	0.3
463	0.3
464	0.3
465	0.3
466	0.3
467	0.3
468	0.3
469	0.3
470	0.3
471	0.3
472	0.3
473	0.3
474	0.3
475	0.3
476	0.3
477	0.3
478	0.3
479	0.3
480	0.3
481	0.3
482	0.3
483	0.3
484	0.3
485	0.3
486	0.3
487	0.3
488	0.3
489	0.3
490	0.3
491	0.3
492	0.3
493	0.3
494	0.3
495	0.3
496	0.3
497	0.3
498	0.3
499	0.3
500	0.3
501	0.3
502	0.3
503	0.3
504	0.3
505	0.3
506	0.3
507	0.3
508	0.3
509	0.3
510	0.3
511	0.3
512	0.3
513	0.3
514	0.3
515	0.3
516	0.3
517	0.3
518	0.3
519	0.3
520	0.3
521	0.3
522	0.3
523	0.3
524	0.3
525	0.3
526	0.3
527	0.3
528	0.3
529	0.3
530	0.3
531	0.3
532	0.3
533	0.3
534	0.3
535	0.3
536	0.3
537	0.3
538	0.3
539	0.3
540	0.3
541	0.3
542	0.3
543	0.3
544	0.3
545	0.3
546	0.3
547	0.3
548	0.3
549	0.3
550	0.3
551	0.3
552	0.3
553	0.3
554	0.3
555	0.3
556	0.3
557	0.3
558	0.3
559	0.3
560	0.3
561	0.3
562	0.3
563	0.3
564	0.3
565	0.3
566	0.3
567	0.3
568	0.3
569	0.3
570	0.3
571	0.3
572	0.3
573	0.3
574	0.3
575	0.3
576	0.3
577	0.3
578	0.3
579	0.3
580	0.3
581	0.3
582	0.3
583	0.3
584	0.3
585	0.3
586	0.3
587	0.3
588	0.3
589	0.3
590	0.3
591	0.3
592	0.3
593	0.3
594	0.3
595	0.3
596	0.3
597	0.3
598	0.3
599	0.3
600	0.3
601	0.3
602	0.3
603	0.3
604	0.3
605	0.3
606	0.3
607	0.3
608	0.3
609	0.3
610	0.3
611	0.3
612	0.3
613	0.3
614	0.3
615	0.3
616	0.3
617	0.3
618	0.3
619	0.3
620	0.3
621	0.3
622	0.3
623	0.3
624	0.3
625	0.3
626	0.3
627	0.3
628	0.3
629	0.3
630	0.3
631	0.3
632	0.3
633	0.3
634	0.3
635	0.3
636	0.3
637	0.3
638	0.3
639	0.3
640	0.3
641	0.3
642	0.3
643	0.3
644	0.3
645	0.3
646	0.3
647	0.3
648	0.3
649	0.3
650	0.3
651	0.3
652	0.3
653	0.3
654	0.3
655	0.3
656	0.3
657	0.3
658	0.3
659	0.3
660	0.3
661	0.3
662	0.3
663	0.3
664	0.3
665	0.3
666	0.3
667	0.3
668	0.3
669	0.3
670	0.3
671	0.3
672	0.3
673	0.3
674	0.3
675	0.3
676	0.3
677	0.3
678	0.3
679	0.3
680	0.3
681	0.3
682	0.3
683	0.3
684	0.3
685	0.3
686	0.3
687	0.3
688	0.3
689	0.3
690	0.3
691	0.3
692	0.3
693	0.3
694	0.3
695	0.3
696	0.3
697	0.3
698	0.3
699	0.3
700	0.3
701	0.3
702	0.3
703	0.3
704	0.3
705	0.3
706	0.3
707	0.3
708	0.3
709	0.3
710	0.3
711	0.3
712	0.3
713	0.3
714	0.3
715	0.3
716	0.3
717	0.3
718	0.3
719	0.3
720	0.3
721	0.3
722	0.3
723	0.3
724	0.3
725	0.3
726	0.3
727	0.3
728	0.3
729	0.3
730	0.3
731	0.3
732	0.3
733	0.3
734	0.3
735	0.3
736	0.3
737	0.3
738	0.3
739	0.3
740	0.3
741	0.3
742	0.3
743	0.3
744	0.3
745	0.3
746	0.3
747	0.3
748	0.3
749	0.3
750	0.3
751	0.3
752	0.3
753	0.3
754	0.3
755	0.3
756	0.3
757	0.3
758	0.3
759	0.3
760	0.3
761	0.3
762	0.3
763	0.3
764	0.3
765	0.3
766	0.3
767	0.3
768	0.3
769	0.3
770	0.3
771	0.3
772	0.3
773	0.3
774	0.3
775	0.3
776	0.3
777	0.3
778	0.3
779	0.3
780	0.3
781	0.3
782	0.3
783	0.3
784	0.3
785	0.3
786	0.3
787	0.3
788	0.3
789	0.3
790	0.3
791	0.3
792	0.3
793	0.3
794	0.3
795	0.3
796	0.3
797	0.3
798	0.3
799	0.3
800	0.3
801	0.3
802	0.3
803	0.3
804	0.3
805	0.3
806	0.3
807	0.3
808	0.3
809	0.3
810	0.3
811	0.3
812	0.3
813	0.3
814	0.3
815	0.3
816	0.3
817	0.3
818	0.3
819	0.3
820	0.3
821	0.3
822	0.3
823	0.3
824	0.3
825	0.3
826	0.3
827	0.3
828	0.3
829	0.3
830	0.3
831	0.3
832	0.3
833	0.3
834	0.3
835	0.3
836	0.3
837	0.3
838	0.3
839	0.3
840	0.3
841	0.3
842	0.3
843	0.3
844	0.3
845	0.3
846	0.3
847	0.3
848	0.3
849	0.3
850	0.3
851	0.3
852	0.3
853	0.3
854	0.3
855	0.3
856	0.3
857	0.3
858	0.3
859	0.3
860	0.3
861	0.3
862	0.3
863	0.3
864	0.3
865	0.3
866	0.3
867	0.3
868	0.3
869	0.3
870	0.3
871	0.3
872	0.3
873	0.3
874	0.3
875	0.3
876	0.3
877	0.3
878	0.3
879	0.3
880	0.3
881	0.3
882	0.3
883	0.3
884	0.3
885	0.3
886	0.3
887	0.3
888	0.3
889	0.3
890	0.3
891	0.3
892	0.3
893	0.3
894	0.3
895	0.3
896	0.3
897	0.3
898	0.3
899	0.3
900	0.3
901	0.3
902	0.3
903	0.3
904	0.3
905	0.3
906	0.3
907	0.3
908	0.3
909	0.3
910	0.3
911	0.3
912	0.3
913	0.3
914	0.3
915	0.3
916	0.3
917	0.3
918	0.3
919	0.3
920	0.3
921	0.3
922	0.3
923	0.3
924	0.3
925	0.3
926	0.3
927	0.3
928	0.3
929	0.3
930	0.3
931	0.3
932	0.3
933	0.3
934	0.3
935	0.3
936	0.3
937	0.3
938	0.3
939	0.3
940	0.3
941	0.3
942	0.3
943	0.3
944	0.3
945	0.3
946	0.3
947	0.3
948	0.3
949	0.3
950	0.3
951	0.3
952	0.3
953	0.3
954	0.3
955	0.3
956	0.3
957	0.3
958	0.3
959	0.3
960	0.3
961	0.3
962	0.3
963	0.3
964	0.3
965	0.3
966	0.3
967	0.3
968	0.3
969	0.3
970	0.3
971	0.3
972	0.3
973	0.3
974	0.3
975	0.3
976	0.3
977	0.3
978	0.3
979	0.3
980	0.3
981	0.3
982	0.3
983	0.3
984	0.3
985	0.3
986	0.3
987	0.3
988	0.3
989	0.3
990	0.3
991	0.3
992	0.3
993	0.3
994	0.3
995	0.3
996	0.3
997	0.3
998	0.3
999	0.3
1000	0.3

Terminales FASTON "6,35"

FUNCIONAMIENTO

- Controla estado de batería, carga generador y comportamiento regulador

Al dar el contacto y poner el motor en marcha, "la lámpara" se mantiene encendida hasta que la batería supera los 12,35 voltios.

De 12,35 Voltios hasta 15,7 voltios, estado correcto de carga batería, "la lámpara" se mantiene apagada.

Si la carga es excesiva y la batería supera los 15,7 Voltios "la lámpara" se mantiene encendida.

TOLERANCIA SOBRE LOS VALORES MENCIONADOS $\pm 0,3V$

Comportamiento del voltímetro electrónico a lámpara

Normal

Contacto dado motor parado: "la lámpara" se mantiene encendida

Motor al ralentí: Sin luces encendidas, posiblemente se apague "la lámpara".

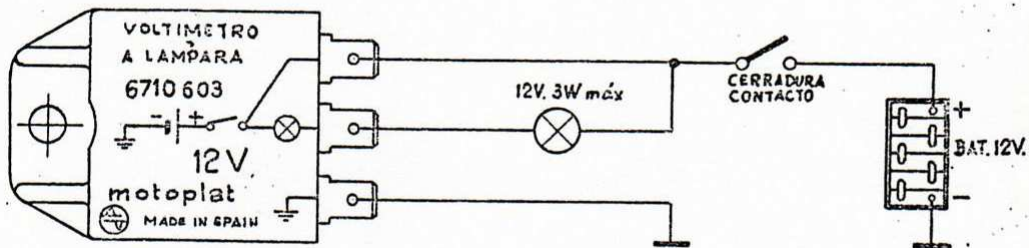
Con luces encendidas, normalmente se encenderá "la lámpara". A este régimen de motor, no importa el comportamiento de la lámpara control.

Motor en régimen ó acelerado: "La lámpara" debe mantenerse apagada.

Anormal

Con motor en régimen ó acelerado: "La lámpara" se enciende tanto con las luces dadas ó no: Existe una anomalía de carga ó regulación.

La lámpara se enciende con luces dadas, pero no con luces apagadas: Posible insuficiencia de carga ó que se han conectado luces con más potencia que la prevista originalmente.



ATENCIÓN: No desconectar batería estando el motor en marcha.

ESQUEMA ELECTRICO

