


## MEMO



Le **punte platinata** sono un ricambio VolksWagen (golf o simili).

**Girante della pompa** acqua di raffreddamento.

Esiste una girante della **Mercury Marine per fuoribordo** che ha la stessa dimensione della parte in gomma ( la girante vera e propria); differisce nella dimensione del foro asse. La parte in gomma però è montata su supporto (foro asse) in plastica per cui è facile allargarlo a mano o con tornio per portarla da diametro 12 mm iniziale a 14mm necessario per essere montata sul Vire 7 HP. E' preferibile allagare sotto tornio per evitare possibili fuori asse 

**I tappi del corpo motore** (ve ne sono tre) sono un **ricambio fiat** (tappi di fusione) totale costo 1 Euro. Questi tappi si consumano poiché fungono anche da anodi sacrificali. Se vedrete perdere acqua da uno di questi non vi spaventate!

### *Nota:*

Le notizie sotto riportate sono state tratte da siti internet che parlano del motore VIRE.

Sono state tradotte con traduttore automatico e, quindi imprecise, però la sostanza è comprensibile e sicuramente sarà molto utile a tutti coloro che posseggono il VIRE 7 HP a due tempi.

.

## Sistema di alimentazione e carburatore Vire

Il sistema di alimentazione del combustibile tutto il grado delle due stelle della benzina al piombo o unleaded (ottano 96/97) può essere usato. Dovrebbe essere mescolato con l'olio esterno eccellente di 2% (50:1) (qualità di TC-W-n dello BIA-Scomparto) che è liberamente cenere. Gli olii esterni standard dovrebbero essere mescolati al tasso di 3%. I motori in anticipo di VIRE con un numero di motore più meno di di 22.000 richiedono una miscela di 3% (32:1) se il motore non è stato modificato al nuovo campione. Accertarla a dispersione adeguata è suggerita che il combustibile sia mescolato in latta di a priori prima di metterla nel serbatoio della barca. Di VIRE 7 del carburatore gli atti anche come pompa del carburante ed è alimentato via una valvola ad ago che è controllata da una membrana regolante sensibile alle fluttuazioni di pressione del carter. Il vuoto del collettore dell'ingresso è regolato da una valvola della valvola a farfalla e la presa del combustibile è misurata dai getti prestabiliti. La presa di aria è ridotta per mezzo di una valvola della bobina d'arresto quando comincia nelle circostanze fredde. Il VIRE 12 ha un carburatore dell'alloggiamento del galleggiante e la bobina d'arresto è funzionata da un'unità del solenoide. Una pompa del carburante separata misura al carter. Su entrambi i motori la pompa del carburante è funzionata da pressione del carter in modo da le perdite di aria devono essere evitate; la progettazione del carburatore permette che la quantità di combustibile corretta sia fornita indipendentemente dall'inclinazione del motore. Il carburatore se il motore non è stato utilizzato per un certo tempo il combustibile può volatilizzarsi dal carburatore, lasciando l'olio dietro come residuo. In questo caso ci è un rischio che l'olio ostruirà il carburatore che allora dovrà essere smontato. Il setaccio del combustibile può essere tolto per la pulizia rimuovendo la vite e la copertura dalla parte inferiore del carburatore, facendo attenzione non danneggiare la guarnizione. La membrana ed i bracci del collegamento devono essere trattati con la massima cura. Tutte le perdite la indurranno a funzionare incorrettamente e, idealmente, un nuovo insieme della guarnizione dovrebbe essere usato sul rimontaggio. I trivelli, il legare, o il metallo non devono essere usati mai come attrezzi di pulizia. Introito di molta gente il carburatore a parte senza motivo - è quasi sempre GIUSTO. Tuttavia, la mancanza di filtro di combustibile, di acqua nel serbatoio, di vecchia benzina e di combustibile sporco può causare i problemi. Così se tutto nell'ordine, il carburatore è controllato come ultimo ricorso. ATTENZIONE: Ci sono due distanziatori sulle viti che fissano la copertura del filtro dell'aria alla presa di aria che può essere spostata quando rimuove il filtro dell'aria. Se cadono nella presa di aria dovete richiamarli prima di avviare il motore. Registrando il carburatore VIRE 7 la vite di registrazione girante al minimo del getto (a bassa velocità) dovrebbe in primo luogo con attenzione essere stretta allora allentata tre quarti di una girata. La vite di registrazione del getto di velocità (ad alta velocità) dovrebbe anche essere girata allora allentata con attenzione strette 1¼. Queste sono le posizioni iniziali. Faccia funzionare il motore in

ingranaggio di andata al giri/min. di velocità (1000 - 1100) girante al minimo fino a che non sia caldo. Allora registri la vite girante al minimo del getto in primo luogo stringendola allora allentandola poco fino a che non troviate la posizione dove il motore funzioni uniformemente. Disinnesti l'ingranaggio e registri la velocità girante al minimo a circa 1200 giri/min. per mezzo della vite di arresto della valvola a farfalla di velocità al minimo. La vite di registrazione del getto di velocità deve essere registrata con la barca che viaggia alla velocità completa attraverso l'acqua in ingranaggio di andata seguendo la stessa procedura come sopra; quando il motore ha raggiunto la relativa più alta velocità, apra la vite di registrazione circa un'ottava di un supplemento di girata (per lubrificazione). Il filtro dell'aria deve essere montato sul carburatore durante le registrazioni. Se il motore sembra difettare dell'alimentazione, controlli che la valvola a farfalla stia aprendosi completamente.

L'assistenza normale del motore di assistenza VIRE è essenziale. Il fante di marina di Fairways sollecita il quel la maggior parte dei problemi deriva da una mancanza di manutenzione adeguata. Ogni 50 ore: Pulisca la spina di scintilla e controlli lo spacco. Pulisca il setaccio della pompa del carburante ed il filtro di combustibile. Cambi l'olio della scatola ingranaggi. Controlli l'elettrolito in batteria. Ogni 100 ore ed almeno una volta all'anno: Oltre che le 50 ore i controlli effettuano quanto segue: Cambi l'olio in scatola ingranaggi. Pulisca il carburatore. Controlli le spine dell'anodo dello zinco. Controlli il controllo della ventola della pompa di acqua lo spacco dell'interruttore del magnete del controllo della cinghia 'di V 'e lubrifici il rilievo di lubrificazione del feltro. Controlli tutti i collegamenti elettrici. Il fante di marina dei ©Fairways di copyright costruisce i termini 2004-5 di segretezza pubblicati: 08-Sep-2004

Il sistema di raffreddamento la pompa di acqua misura con una ventola di gomma ed estrae l'acqua dal seacock - preferibilmente via un setaccio dell'acqua. L'acqua è diretta in primo luogo verso il silenziatore rivestito dell'acqua, in cui è preriscaldata, quindi verso la parte superiore del cilindro e giù tramite le pareti laterali prima dell'iniezione nello scarico. Il VIRE 7 deve misurare con una curvatura dello scarico iniettata acqua esterna, ma il VIRE 12 ha un punto interno dell'iniezione dell'acqua.



Se la posizione del motore lo richiede, un sistema del anti-sifone deve misurare. La pompa di acqua da ottenere alla ventola voi deve rimuovere il corpo di pompa dal motore. Ciò richiede svitare 3 viti della macchina dopo in primo luogo l'allentamento dei morsetti del tubo della presa e dell'ingresso. La ventola dovrebbe essere rinnovata annualmente, come dovrebbe il tubo flessibile dalla pompa al rivestimento dell'acqua del silenziatore. L'albero di azionamento della ventola è l'estensione dell'albero di ingranaggio ed il guasto della guarnizione permetterà l'acqua nella scatola ingranaggi. Le guarnizioni possono essere cambiate con il motore in situ ma la rimozione degli anelli elastici all'interno dell'alloggiamento di azionamento della pompa non è facile. L'acqua rivelatrice nella parte inferiore dell'alloggiamento deve essere mantenuta chiaramente tramite uso normale 'di un colpo del bastone '. Se vi è dell'emulsione di olio/acqua nella scatola ingranaggi dovrete trasmetterli fuori per attenzione da Fairways Marine. Anodi del silenziatore dove sono? I motori di VIRE 12 utilizzano le quattro spine in bianco (pinta no 70270) nel silenziatore per protezione anodica che deve essere sostituita almeno ogni due anni. I cilindri degli entrambi VIRE 7 e 12 inoltre hanno spine di nucleo del metallo che dovrebbero essere sostituite ogni tre anni. Le vecchie spine possono essere perforate ed estratte fuori. Un sigillante della guarnizione è usato sulle superfici accoppiamento quando la nuova spina misura. Con un silenziatore della fusion d'alluminio/camera di Wilson, l'omissione di rinnovare questi anodi può dimostrare costoso. Il flusso e vuotare là sono due punti di scolo dell'acqua, uno alla base del cilindro, l'altro sul lato del silenziatore, vicino al punto dell'ingresso dell'acqua. Il sistema dovrebbe essere irrigato annualmente e, se il motore deve essere preparato per l'inverno, una miscela antigelo dell'acqua dovrebbe essere introdotta nel sistema di raffreddamento per inibire la corrosione interna. Assicurarsi che anti il freeze è adatto a motori dell'alluminio.

I problemi in uso la maggior parte dei problemi sono 'utente' incitato. Cuscinetti storti arrugginiti nessun sistema 'del anti-sifone'. Ciò permette l'acqua nel motore che conduce finalmente al guasto del cuscinetto. La scatola ingranaggi incapace di ritenere delle perdite di olio della scatola ingranaggi A è causata riempiendo troppo. Attaccare innesta questo è causato da un telecomando in modo errato registrato, da una velocità girante al minimo del motore troppo alto o da un olio errato dell'ingranaggio. Usi l'olio del grado del PE 140. Difficoltà di prestazioni i carbonio del motore in su se troppo olio è aggiunto al combustibile o se un'elica sopra-lanciata misura. I problemi del

carburatore sono causati solitamente da una mancanza di filtro di combustibile, di uso del combustibile della stagione precedente o di lavoro trascurato quando smonta o riunendo il carburatore. La pompa di acqua che omette i controlli normali della ventola della pompa può condurre a guasto della pompa. L'omissione di mantenere la radura



rivelatrice dell'acqua alla base della pompa può celare le guarnizioni guastate della pompa, conducenti per innaffiare la contaminazione dell'olio della scatola ingranaggi. Il nucleo tappa l'omissione di cambiare le spine di nucleo ogni due anni, o individuare i segni esterni del loro demise imminente, può provocare la corrosione galvanica interna seria. I problemi del materiale elettrico con il materiale elettrico sono solitamente dovuto gli effetti di umidità, particolarmente in un atmosfera sale-carico. Protegga i relè ed i collegamenti e la parte posteriore del quadro portastrumenti ricoprendoli di spruzzo impermeabile. Pulisca annualmente i collegamenti.

Il magnete del volano ha sia una bobina di accensione che una bobina di illuminazione, il posteriore che usando soprattutto per i motori che non hanno un generatore del dispositivo d'avviamento (Dynastart). La registrazione dello spacco del punto dell'interruttore del magnete la puleggia cominciante è rimossa ed il volano è girato fino a che lo spacco dell'interruttore non sia al relativo massimo. Lo spacco dovrebbe essere regolato a 0.45mm (0.017in) che usando uno spessimetro. Ciò può essere fatta con l'apertura il volano, come può re-lubrificando il rilievo del feltro, ma il rimontaggio dei punti richiede la rimozione del volano. Sul rimontaggio, il dado del volano ha bisogno di una coppia di torsione di 10kpm. Registrazione del controllo di sincronizzazione di accensione sincronizzazione di accensione dopo la registrazione dei punti dell'interruttore che dovrebbero cominciare appena aprirsi quando il

contrassegno di sincronizzazione sul volano è livellato con la superficie inferiore del supporto di attacco anteriore di dritta del motore. Usi un tester della luce o del tester di sincronizzazione, girante il volano nel senso di rotazione. Per registrare, allentare la piastra dello statore e girare nel senso voluto allora riallacci. L'umido nel magnete allentando la puleggia cominciante, un prodotto di spostamento quale WD 40 può essere spruzzato nel sistema. Se il motore ancora non si avvierà, il disco dell'armatura e del volano dovrebbe essere rimosso, essere pulito con attenzione e pulito asciutto.