

Prawie wszystkie modele Yamaha XT600 i TT600 z rozrusznikiem elektrycznym można doposażyć również w rozrusznik nożny, potocznie zwany kickstarterem. Wyjątkiem są modele XT600E 3TB produkowane od 1995 roku z mechanizmem wysprężania umieszczonym w pokrywie sprzęgła. W pozostałych modelach mechanizm wychodzi z lewej połówki silnika.

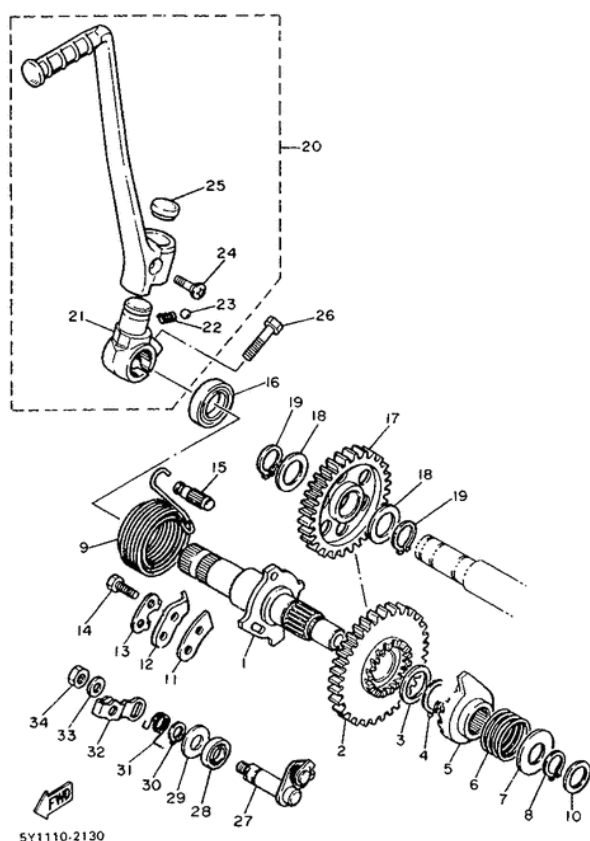
Poradnik oparty jest o przełożenie kompletnego mechanizmu z silnika 43F '86r. do silnika 3AJ z '89r.

Różnice pomiędzy wersją z kickstarterem, a bez niego, występują w trzech miejscach:

- silnik od strony sprzęgła
- pokrywa sprzęgła
- pokrywa głowicy

1. Blok silnika - mechanizm główny

Główny mechanizm kickstartera składa się nie tylko z samego wałka, ale również z zębatego pośredniej, ogranicznika powrotu i zaczepu sprężyny. Zakup samego wałka i dźwigni nic nam nie daje. Poniżej schemat mechanizmu



11 11 11



Po odkręceniu pokrywy sprzęgła należy zdemontować kompletny kosz sprzęgłowy. Jeśli w silniku jest olej to należy go wcześniej spuścić lub położyć motocykl na lewym boku.





Wówczas jest dostęp do wałka, z którego należy zdemontować tulejkę, a w jej miejsce zamontować koło zębate pośrednie wraz z podkładkami (są konieczne!)



poniżej, po lewej wyjęta tuleja, po prawej zębátka i podkładki w jej miejsce



kolejnym elementem, który należy zdemontować jest gumowa zaślepka i jej docisk



w to miejsce należy przykręcić ogranicznik powrotu mechanizmu



poniżej, po lewej wyjęty docisk zaślepki, po prawej blokada



kolejnym elementem jest zaczep sprzężyny. Jest on trudno dostępny na rynku wtórnym ze względu na problemy z jego wyciągnięciem. Należy go zwyczajnie wprasować lub wbić młotkiem do oporu.





po tym można zamontować właściwy mechanizm kickstartera i przykręcić kosz sprzęgłowy



Tutaj ważna uwaga. Nakrętka kosza sprzęgłowego przykręcana jest momentem 70Nm, to dość sporo, należy więc jakoś zablokować obracający się kosz. WAŻNE aby nie robić tego zapierając się np. o wystające gwinty śrub sprężyn. Przy 70Nm trzeba mieć sporo szczęścia aby nie uszkodzić któregoś z elementów. Z reguły kończy się to wyłamaniem, a kosz sprzęgła dzięki temu jest jednym z najbardziej rozchwytywanych używanych elementów na rynku wtórnym. Nie mając profesjonalnej blokady lub takiej zrobionej z zespawanych starych metalowych przekładek, najlepiej po prostu zaprzeć się o płaskownikiem o kosz lub użyć pasa transportowego owiniętego o niego - oba sposoby pokazane poniżej



Nakrętka kosza blokowana jest dodatkowo poprzez zaklepanie zabezpieczenia. Fabrycznie zaklepane jest jedno skrzydełko, jeśli już ktoś to rozkręcał, zapewne zaklepane jest też drugie. Jego odgięcie i ponowne zagięcie kończy się ułamanem, więc w takim przypadku należy je wymienić na nowe. Po stronie bloku silnika nic więcej nie musimy robić.

2. Pokrywa sprzęgła

Na tym elemencie możemy się zatrzymać, montując jedynie w miejsce zaślepki simering wałka kickstartera i podkładkę ślizgową zabezpieczającą pokrywę sprzęgła przed uszkodzeniem (niedostępna jako element fabrycznie nowy). W opcji "na bogato" można zamontować również mechanizm odprężający, tak jak poniżej pokazane.

Poniżej mechanizm ciągnący linki dekompresatora wraz z simeringiem, simering wałka kickstartera i podkładka ślizgowa







Kickstarter bez mechanizmu dekompresatora działa. Jeśli ma on być zamontowany na czarnej godzinie, a nie mamy do dyspozycji wszystkich elementów, to można się zatrzymać na etapie samego simeringu i podkładki.

Przykład poniżej, Yamaha XT600Z Tenere 3AJ z dołożonym kickstarterem, bez dekompresatora

3. Pokrywa głowicy - dekompresator

Jeśli zdecydujemy się na montaż całego zestawu, to ostatnim elementem jaki należy dodać jest dekompresator. Jego montaż nie wymaga demontażu pokrywy zaworów. Należy jedynie wygrzebać metodą siłową zaślepkę w pokrywie, wbić simering, odkręcić śrubę na klucz "10", włożyć mechanizm, wkręcić śrubę, zamontować sprężynę oraz linkę.





Na koniec jedynie regulacja linki - w stanie spoczynku popychając palcem dźwignię dekompresatora musimy wyczuć przynajmniej 2-3mm zanim wyraźnie pojawi się opór. Zbyt duży luz spowoduje, że mechanizm nie będzie podpierał zaworu.

Na koniec dodam jeszcze, że są dwie wersje zasilania w XT600 i TT600. Pierwsza to CDI-AC zmiennozasilana, druga CDI-DC stałozasilana. Wersja CDI-AC występuje w starszych rocznikach XT/TT600 (43F, 34L, 1VJ, 3AJ) oraz w TT600S. Wyróżnia się tym, że do produkcji iskry nie potrzebny jest akumulator, ani sprawny układ ładowania, ponieważ stator zawiera jedną lub dwie cewki wysokonapięciowe odpowiedzialne jedynie za produkcję prądu do wytworzenia iskry. Jest to niewątpliwie plus w przypadku motocykli używanych do dalekich podróży w niecywilizowane regiony świata. Minusem jest to, iż cewka wysokonapięciowa posiada bardzo drobny drut nawojowy, który stosunkowo często ulega uszkodzeniu. Ale i na to są lekarstwa w szeroko rozumianej "czarnej du..e". Pierwsze to ominięcie przepalanej cewki (dotyczy modeli z dwiema cewkami jak np. 1VJ, 3AJ, TT600S), drugie to wykorzystanie napięcia cewek ładowania, wówczas należy zwiększyć napięcie stosując choćby transformator 12V-220V ze starego radia, trzecie to montaż dostępnego niemal wszędzie na świecie modułu zapłonowego CDI-DC z chińskiego/indyjskiego/afrykańskiego skutera, czy innego pedałonapedowca, zasilanego instalacją 12V. W przypadku modeli XT/TT600 z modułem CDI-DC potrzebny jest sprawny akumulator lub kondensator (jak w TT600R) oraz sprawny układ ładowania. Awaria któregoś z tych elementów unieruchamia silnik. W przypadku awarii statora można ratować się podładowywaniem akumulatora, którego pojemność wystarczy na przejechanie kilkudziesięciu km.

Lista części z pominięciem mechanizmu kickstartera (należy szukać używki):

- uszczelka pokrywy sprzęgła
- siemering wałka kickstartera
- siemering mechanizmu ciągnącego dekompresatora
- siemering dekompresatora
- sprężyna dekompresatora

- zaczep sprężyny mechanizmu kickstartera
- opcjonalnie uszczelniacz zaworu olejowego (często jest uszkodzany przy drapaniu uszczelki)
- opcjonalnie zabezpieczenie nakrętki kosza sprzęgłowego
- opcjonalnie oringi pokrywy filtra oleju
- masa uszczelniająca (do pokrywy głowicy, ale warto też nanieść cieniutką warstwę na uszczelkę)

Warto również skontrolować grubość tarcz i przekładek, ich odkształcenie, a jeśli wcześniej pojawiały się jakiegokolwiek niepokojące uślizgi sprzęgła, to przynajmniej wymienić sprężyny na nowe.