

## A motor hátának összeszerelése – Yamaha Majesty YP250

A karosszéria elemeinek leszerelését nem részletezem, mert megy mint a karikacsapás, azonkívül a gépkönyv leírása szerintem tökéletesen elég a bontáshoz. Japán technikáról lévén szó, az összeszerelés sem bonyolult, csak kellő odafigyelést igényel. Lehetőségeimből kiindulva, előbb a hátát raktam össze, mivel az eleje még a festőnél volt. Azért nem verettem le tuti tisztára a motor hátát gőzborotvával, mert a szilentekből kiviszi a zsírt, és onnantól kezdve lehet keresni a nyikorgás okát, majd újra szét-össze.



Egyszerre illesztettem a hátát, és a két oldalát ügyelve arra, hogy a tartófüleknek bizony egyszerre kell a helyükre cuppanni. A háta különösen cseles, egyszerre kell felemelni, és oldalra mozdítani a lámpa együttest. Van az oldalán két csavar, meg kell lazítani.



Mikor szépen össze lehet mozgatni az egészet, akkor kontráztam. A baloldali képen a bal felső sarokban látszik a csavar furata, és a rögzítő fészek aminek klappolni kellene. Fog is.



A jobboldali idomot tettem fel előbb. Első lépés a hátának a beakasztása, bedugni, és úgy előrehúzni az idomot. Utána lehet az elejét benyomkodni óvatosan! Nagyon rafkós, ha megérzi az ember a fogást rajta, szinte magától lejön, és a helyére is ugrik. Sokat számít, mennyire billentem ki a motor oldalához képest mikor a hátsó patenteket beakasztva előretolom az idomot.



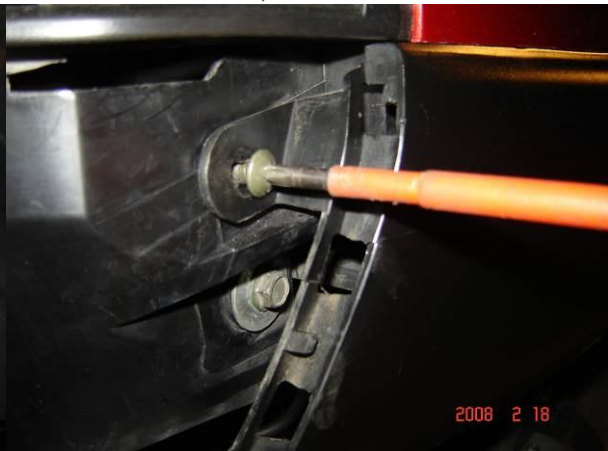
Itt pattingatás folyik.



Ha minden stimmel, csak a csavar kell bele.



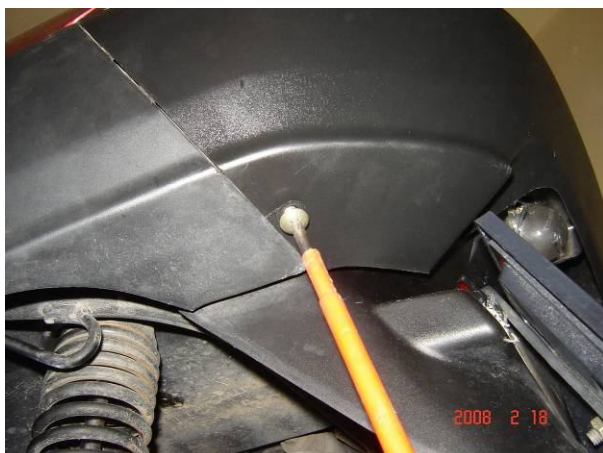
Mikor megvan, rögzítem a hátát is



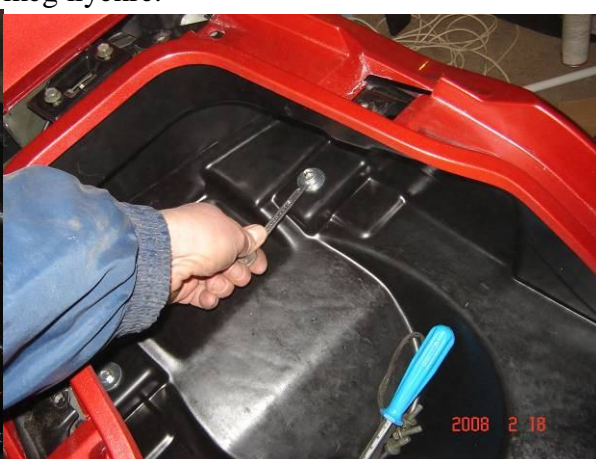
a lámpaegységben levő fészekhez.



A baloldal értelemszerűen ugyanaz, csak más. A hátsó takaró bepattintása is finom mozdulatokat igényel, meg kell találni azt a kis nűtot ahol a helyére csúszik. Itt kiderül hogy az eddigiek rendben vannak-e.



Mindezek után csak a két záró csavart kell betenni a helyére, és hozzápucolni az alkatrészt a többihez. Az idomokat belülről természetesen mindezek előtt illik kitakarítani, a baloldali is lett volna pucoválva, a hatás kedvéért hagytam meg ilyenre.



Le lehet rögzíteni a belsejét, és sűrűn tele lehet pakolni szerszámokkal.



Következik a tanktakaró, és itt lehet látni a jobboldali képen, hogy rosszul van beillesztve a bal oldali idom sarka. Én is csak a fényképeken vettem észre, később eléggé meg kellett bontogatni hogy a helyére pattanjon.



Rögzítés, majd a középső vízhatlan rekesz berakása. A fedél előlről simán csak bepattintós, ezért ide nem érdemes komolyabb értékeket rakni, mert akár egy bicskával is le lehet szedni, és visszatenni. A tulaj észre sem veszi, hogy valaki megbontotta.



A zárszerkezetet nagyon pontosan kell majd beállítani, mert az ülés nyitása a kormányoszlopról a sluszkulcsal mechanikus úton egy bowden segítségével történik. Ha szorul, valami törni fog. A kulcs lesz az.



Feltettem a túltankolástól védő gumit, és rájátszottam nagyvonalakban az ülést. Elkövettem azt a hibát, hogy szépen beállítottam, frankón nyílt, csukódott, és csak ezután tettem fel a teleszkópot, ami az ülést tartja nyitott állapotban.

Boldogan lebiztosítottam, és nem tudtam lecsukin. Mikor lecsukodott, némi erőszakoskodás után, nem tudtam kinyitni mivel teljesen félrecsavarta a telő az ülést. Így hát beállítottam újra. A végén már ketten csináltuk, mert nem bírtam vele, most sem az igazi, de jól nyitható.

Kézzel kicsit ránehezkedek az ülés hátára, és akkor puhán nyilik. Ezek után csak a tanksapka fedelét kell feltenni, elől két elfordítós patent, hátul egy csavar tartja.



Összességében így mutat.

Jó munkát! Tamás