

COMO INSTALAR UN SCOTTOILER EN LA DAYTONA 600 (Por Topopaco)

Lo primero es comprar el “kit universal” y el “dual inyector”, y por supuesto leerse todo el manual que viene con el, y como dice el mismo, entenderlo bien, ya que así será mucho mas fácil instalarlo.

Yo también me decidí por el “lube tube” ya que tiene una capacidad adicional de 200 ml. extra de aceite y así dura más kilómetros

Una vez leemos y comprendemos todo, procedemos a desmontar el colín y el depósito de la moto, por este orden.

Para desmontar el colín, primero se quita el asiento del piloto y la tapa/asiento trasero, se sueltan los cuatro tornillos de allen, y los dos laterales que van junto al depósito, también tenemos que quitar unos (tornillos-grapa) que son de plástico y algo malillos, colocados por debajo, en el paso de la rueda trasera, (son 6), se desatornillan un poco y se tira de ellos, (no sacar completamente el tornillo de plástico de su grapa), también tenemos que quitar la cerradura que bloquea el asiento o la tapadera del colín, para ello se necesita una llave de thor.

Para desmontar el depósito, se quitan los dos tornillos que aparecen al quitar el asiento y también el que vemos siempre cuando montamos en ella, el que va delante, con mucho cuidado levantamos este, si puedes se calza con un taco de madera o similar, primero se desconecta el cable del indicador de gasolina (cuesta un poquito), también se sueltan los tubitos de respiración y rebosadero colocados en la parte izquierda del depósito, llevar mucho cuidado con los famosos codos del deposito, que se suelen romper, para quitarlos sin problemas se aprieta una chapita hasta que oyes un “clic”, entonces se tira hacia abajo de el, pero no se deben forzar, hay que sacar con mucho cuidado y suavidad, procurar que el depósito este vacío de gasolina, o con la menor cantidad de gasolina posible para evitar derrames al quitar los codos. (Los codos se pueden ver en la foto siguiente)

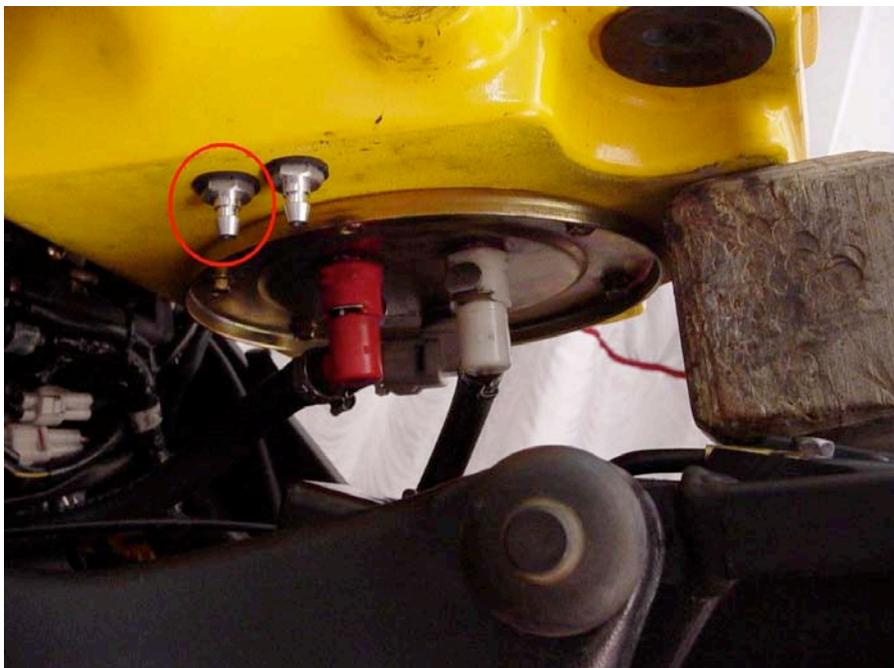


MUCHO CUIDADO CON ESTOS CONECTORES

El rebosadero y la ventilación son dos tubitos, uno de los tubos lleva un filtro, este va colocado en el tetoncillo de atrás, según se indica en la foto siguiente, (recordar para el montaje del depósito).

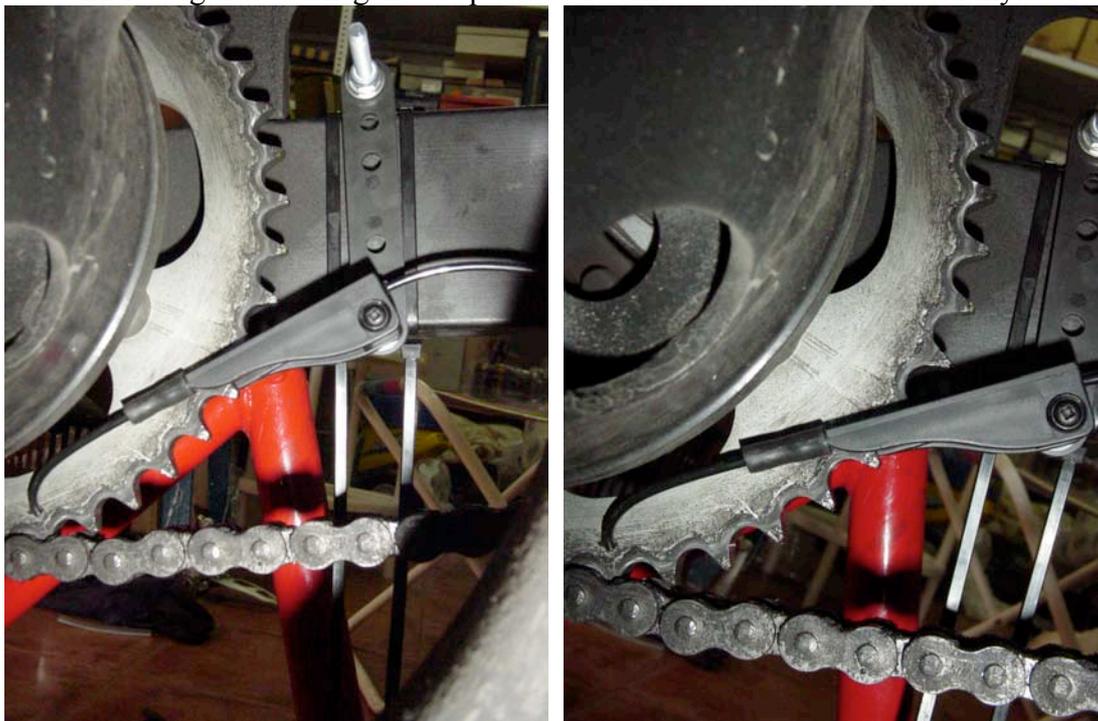


Y el que no lleva nada en el otro tetoncillo, según la siguiente foto.

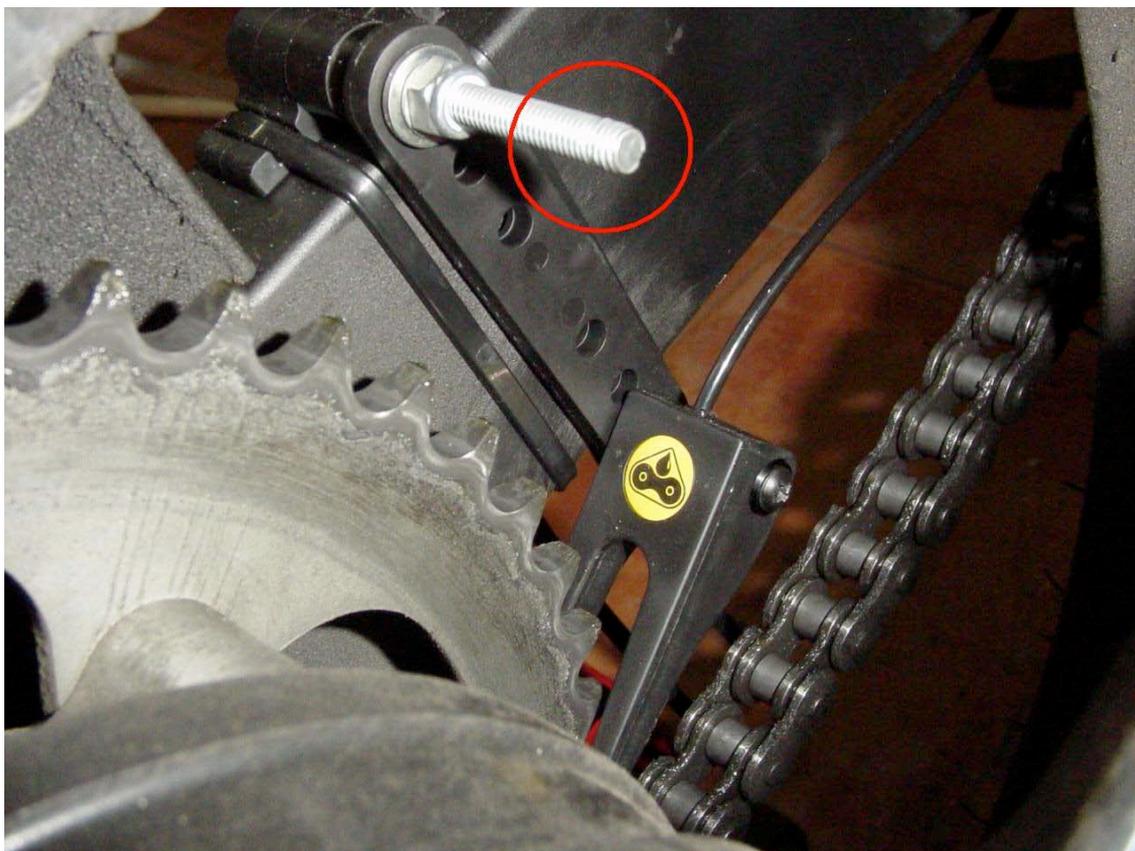


Una vez tenemos desmontado todo, procedemos a colocar el “dual inyector” para ello seguimos las instrucciones que vienen con el, se elige el alojamiento adecuado teniendo cuidado de que no roce con el plato ni con la cadena, dejando margen para el movimiento de la cadena, pero que los dos tubitos estén bien centrados con respecto al plato, (el manual indica como colocarlos correctamente para su buen funcionamiento), si desmontamos el guardacadenas y las estriberas tendremos mas espacio para trabajar.

En las siguientes imágenes se puede ver como esta instalado el “dual inyector”



Este tornillo se debe cortar para que no sobresalga por el interior del basculante.





Una vez tenemos colocado el “dual inyector” tendremos que colocar el tubito para que no estorbe al movimiento del basculante, insertando el tubo transparente para que llegue al deposito de aceite, y para ello calentamos un poco la punta del tubito negro hasta que se quede como una trompetilla en la punta, con cuidado de no calentarlo en exceso y quemarlo, con esta trompetilla conseguimos que no se escape al insertarlo en el tubo transparente, (en la siguiente imagen vemos como queda el tubito negro).



Se coloca el tubito fino y negro y enganchado al transparente como se ve en la siguiente imagen, entonces procedemos a montar el guardacadenas y con el sujetamos el tubito negro.



Ahora se coloca una guía para el tubo transparente, por la parte trasera del travesaño que va desde el chasis hasta el colín, esta guía que viene en el “kit universal”, se corta a la medida, colocamos el tubo transparente, y sujetamos con cinta aislante, para después colocar unas bridas de plástico.



Así queda el tubito negro y el transparente por el interior del chasis, observar que no toque la cadena.



Llegados a este punto, procedemos a colocar el deposito de aceite, para ello colocamos una plantilla en ángulo con un tornillo soldado que viene en el kit, lo colocamos en el agujero del centro (lleva tres) como se ve en la siguiente imagen, y tener cuidado que no impida el giro de la cerradura del asiento/tapa trasero, para ello presentar el colín para comprobar esta circunstancia.



Ya tenemos colocado el deposito de aceite, y si no hemos elegido el “lube tube” adicional, llenamos el deposito y colocamos el tapón-respiradero que a su vez nos servirá de llenado cuando tengamos que repostar de aceite.

De lo contrario, tendremos que elegir el alojamiento para al deposito adicional, en mi caso lo he colocado en el alojamiento de las herramientas, echado a un lado para que no estorbe, y como es flexible se adapta a cualquier posición, procurar que no se quede muy apretado con nada, ya que es de silicona y se podría dañar.

Así queda colocado.



Ya esta casi todo instalado, solo queda lo mas importante para que funcione tu scottoiler, conectar al tubito negro desde el deposito de aceite a la toma de vacío del motor, llevar el tubo lo mas protegido posible y sin que roce con ninguna parte móvil de la moto para evitar su rotura.

Para ello buscamos la toma de vacío en el motor, las dos imágenes siguientes indica donde se encuentra esta toma que viene tapada.

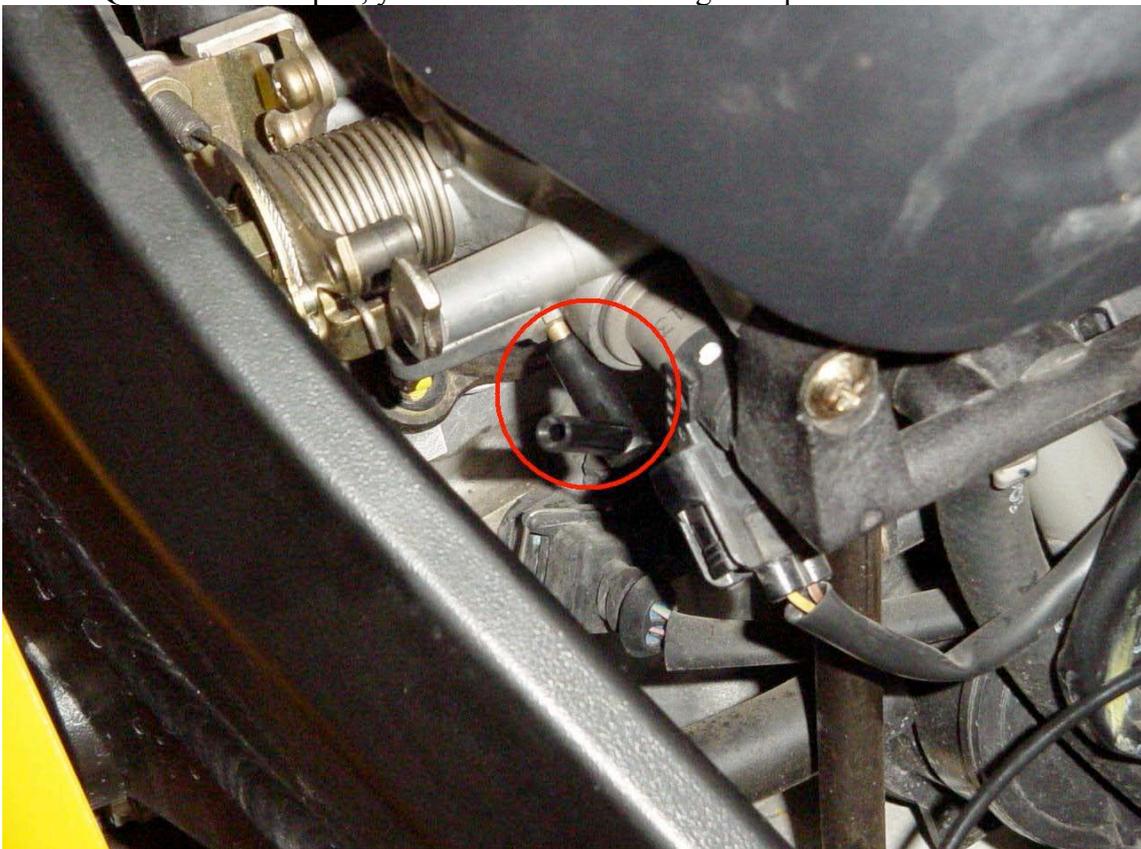


Tapón colocado.



Sin tapón.

Quitamos este tapón, y colocamos un codo de goma que viene en el kit.



El codo de goma puesto.

Y por fin colocamos el tubito negro que venia desde el deposito de aceite al codo de goma, (a este tubito no hay que hacerle la trompetilla ya que entra bien ajustado).



Ya tenemos instalado totalmente el scottoiler, y solo nos queda purgar el circuito y comprobar su funcionamiento.

Llenamos el deposito de aceite todo lo que se pueda, colocamos el regulador en la posición (prime), como dice el manual solo será necesario la primera vez.

Conectaremos el deposito de gasolina para poder arrancar el motor, recordando lo dicho para los conectores de plástico, prestar muchísima atención y colocarlos lo mas rectos que se pueda ya que podríamos pellizcar la junta tórica y nos perdería gasolina, colocar los dos tubos de respiración y rebosadero, así como el cable del indicador de gasolina.

Ya podemos arrancar el motor, observamos en el deposito de aceite, si la parte superior de color amarillo empieza a subir y a su vez se va llenando el tubo transparente que va hacia el “dual inyector”, si es así, todo funciona correctamente, esperar a que llegue el aceite a los inyectores, cuando salga las primeras gotas, regular el deposito de aceite a la posición 1, ~~en esta posición deben de caer una gota por minuto~~, puedes comprobarlo si quieres, y ya esta, para no manchar el suelo mientras se llena el circuito debes colocar un trapo para recoger el aceite que pueda caer.

Volvemos a montar el depósito, el colín, el asiento, y las estriberas si no las montaste antes.

Reparar el apriete de todos los tornillos desmontados, y a funcionar.