

CONSTRUYA SU PROPIO KARTING

ANTES DE EMPESAR

Antes de empezar verifique y cerciórese que todas las soldaduras sean seguras. Cerciórese de que todas las tuercas y pernos estén asegurados correctamente - apriete según lo necesitado. Realice los cheques de mantenimiento en su motor según lo descrito en su manual del motor.

Compruebe para cerciorarse de que los frenos estén en condiciones de funcionamiento -- substituya las piezas gastadas. Compruebe para cerciorarse de que la vuelta de la válvula reguladora del resorte esté trabajando correctamente -- repare antes de usar.

SIEMPRE.

Ponga una bandera coloreada brillante en su KARTING a ayudar a otros para verle. Esté enterado de regulaciones o de leyes locales. Permanezca fuera de todas las calles públicas. Utilice su KARTING en el tiempo del día solamente en que hay luz adecuada para conducir seguro. Esté enterado de las capacidades del conductor. No permita que cualquier persona monte el arenero que no se ha entrenado en él es uso apropiado. No podemos ser sostenidos responsables de la calificación de la autógena usada en el marco del KARTING. La soldadura se debe realizar por un soldador entrenado. Ninguna responsabilidad no se puede asumir por nosotros para ningún diseño del marco con excepción de éstos especificado en este sitio. Consiga por favor la ayuda de un experto para verificar y para comprobar su trabajo.

INSTRUCCIONES DE ENSAMBLE

1. Suelde con autógena el marco, juntas, como se muestra en este capitulo. Tenga cuidado al soldar con autógena la tubería de 16 Ga. , es fácil de quemarse a través de las paredes más finas.

Suelde con autógena los soportes (parte # 1389 y 13891) al frente del bastidor según lo demostracion. Para colocar correctamente, coloque los husos dentro de los soportes y alinee la línea de centro del huso con la línea de centro de la tubería (horizontal) delantera del "árbol"(eje) horizontalmente y verticalmente.

Coloque el eje del manejo y suelde con autógena la tubería redonda hueco en lugar:

- a) Corte la ayuda cuadrada del manejo de la tubería a los ángulos demostrados.
- b) Autógena 2" de largo alrededor de la tubería a la tapa de la ayuda del manejo. Céntrela horizontalmente y verticalmente.
- c) Suelde con autógena la ayuda del manejo al marco. Si está necesitado, usted puede desear soldar con autógena en un escudete en cada lado de la ayuda del manejo para dar fuerza agregada.
- d) Resbale el eje del manejo a través de la tubería redonda y utilice el eje para alinear el segundo pedazo de tubería redonda con el pedazo en la ayuda del manejo.
- e) Suelde con autógena el segundo pedazo de tubería redonda entre los dos segmentos paralelos de la tubería cuadrada en el frente del bastidor.

2. Inserte el eje trasero a través de la tubería cuadrada en la parte posterior del bastidor de modo que las longitudes iguales (5") se peguen fuera de ambos lados. Suelde con autógena en lugar. (NOTA: El árbol es fijo y no se significa hacer girar dentro de la tubería; la tubería está para la ayuda agregada al árbol y al marco.
3. Monte el rodillo impulsor, el piñón, y el freno según lo demostrado en el cuadro 2. (NOTA: Los pernos proporcionaron la necesidad posterior de la rueda y del cubo de ser substituido por los pernos más largos especificados en la lista material.
4. Resbale el 3/4 "completamente las arandelas en el árbol y después resbale en las ruedas posteriores.
5. Suelde con autógena el montaje de motor como esta mostrado en "el dibujo arenero del montaje de motor". Las dimensiones del agujero-a-agujero son muy importantes. Si estas dimensiones no pueden ser llevadas a cabo, usted puede desear perforar agujeros levemente más grandes.
6. Una el embrague al eje del motor:
 - a) Aplique un compuesto aflojador al cigüeñal del motor antes de montar el embrague al eje del motor. Esto evita que los dos ejes aherrumbren juntos.
 - b) Sea seguro utilizar la llave proporcionada.
 - c) Asegure el embrague al motor usando un 5/16 "completamente arandela, 5/16" arandela de cerradura, y un 5/16-24 x 3/4 "perno fino del hilo de rosca. Apriete el perno a 14-19 ft.-lbs.
 - d) Antes de encender el motor, sea seguro que el tambor del embrague rota libremente en el cigüeñal. Si no, sustituir inmediatamente por un nuevo montaje del tambor.
7. Una el motor al montaje de motor (después de permitir que el montaje de motor se refresque.
8. Coloque el montaje de engine/engine así que el piñón en el embrague y el piñón impulsor se alinean en el mismo plano vertical. 9. Corte la cadena a la longitud, colóquela alrededor de ambos piñones, y una los dos extremos usando el puente de conexión principal (# 136511.
10. Resbale el montaje de engine/engine adelante o al revés (mientras que mantiene los piñones alineados en el mismo plano vertical) hasta la cadena es apretado.
11. Afiance la base del motor con abrazadera en lugar (o márkuelo es localización) y quite el motor del montaje de motor. Suelde con autógena el montaje de motor en la posición marcada y después reate el motor (con la cadena alrededor de ambos piñones) al montaje de motor.

ASIENTO

1. Suelde con autógena y perfore la armazón del asiento como demostrado en KARTING el "doble el dibujo del asiento".
2. Perfore los pedazos del 12" del x 30" y del 8" del x 30" de chapeado para emparejar los agujeros en la armazón del asiento (los 8" pedazo de X el 18" es el resto trasero).
3. Consiga los pedazos del 12" del x 30" y del 8" del x 30" de acolchado de la espuma del 1", y la yarda 3/4 corriente de tela del vinilo.
4. Ponga los pernos del carro a través de los agujeros en el chapeado así que se están

pegando fuera del lado que tocará el marco.

5. Ponga el acolchado de la espuma en el chapeado (en el mismo lado que el perno dirigió).

6. Corte el vinilo como si fuera papel que se envolvía. Entonces envuelva la espuma y el chapeado como un regalo, permitiendo que los agujeros para que los pernos vayan a través.

7. Asegure la tela del vinilo en lugar usando un arma de la grapa (o tachuelas del pulgar, el etc..

8. Resbale los pernos a través de los agujeros en la armazón del asiento y las mensulas del asiento en la posición deseada y asegúrelos con las arandelas y las tuercas enumeradas.

EL MANEJO, EL FRENO Y LA VÁLVULA REGULADORA

Monta según lo demostrado.

Manejo:

Figura 3 de la tabla 3 (excepto substituya los 11 derechos "kit de la barra de lazo por el kit de la barra de lazo del 24"):

13891 13811 1389 13814 13825

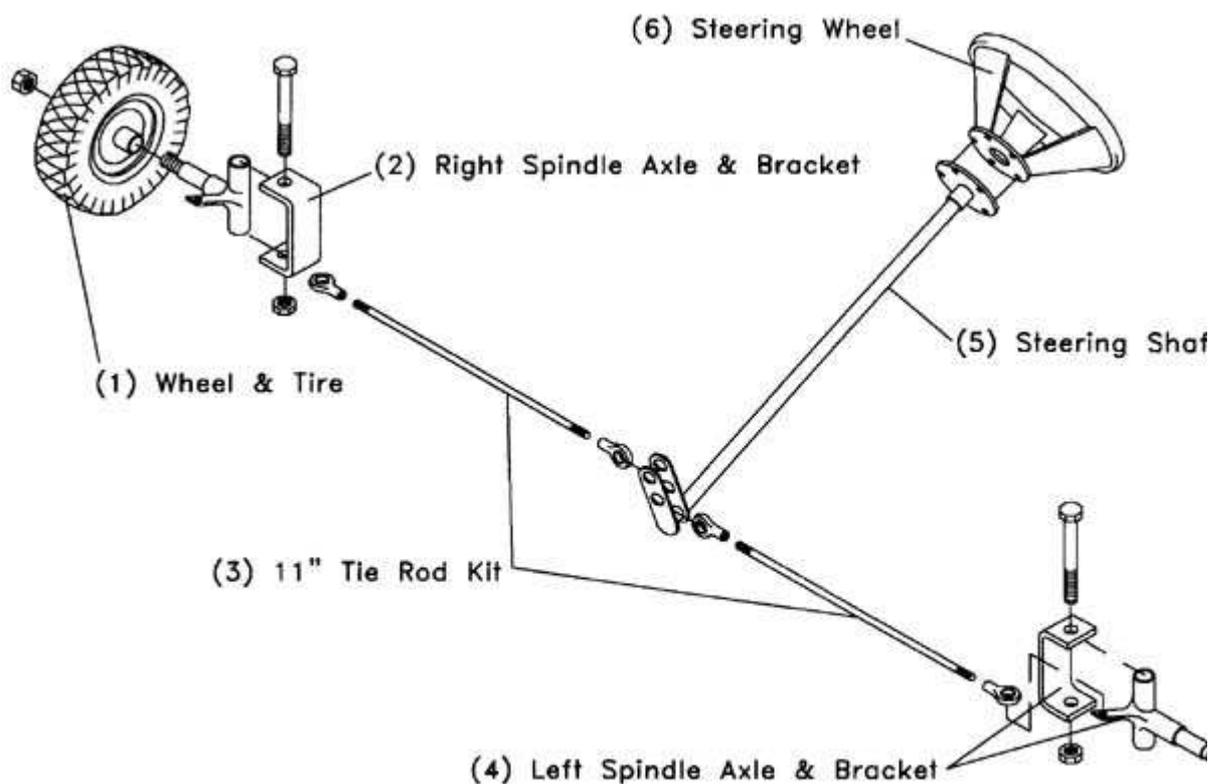


Figure 3

Dia.#	Item #	Description	Qty.
1	1330	4" Wheel w/ 3/4" Bearings	2
2	13891	Right Spindle Axle & Bracket	1
3	13811	11" Tie Rod Kit	2
4	1389	Left Spindle Axle & Bracket	1
5	13814	22" Steering Shaft & Hub Kit	1
6	13825	12" Competition Steering Wheel	1

Table 3

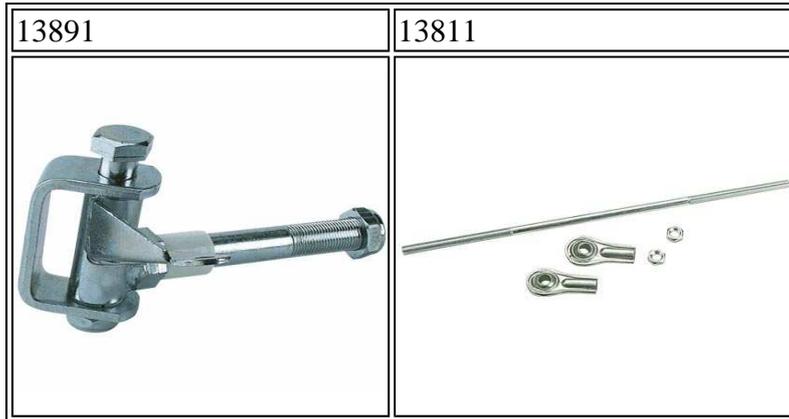


Figura 5 y válvula reguladora de la tabla 5:

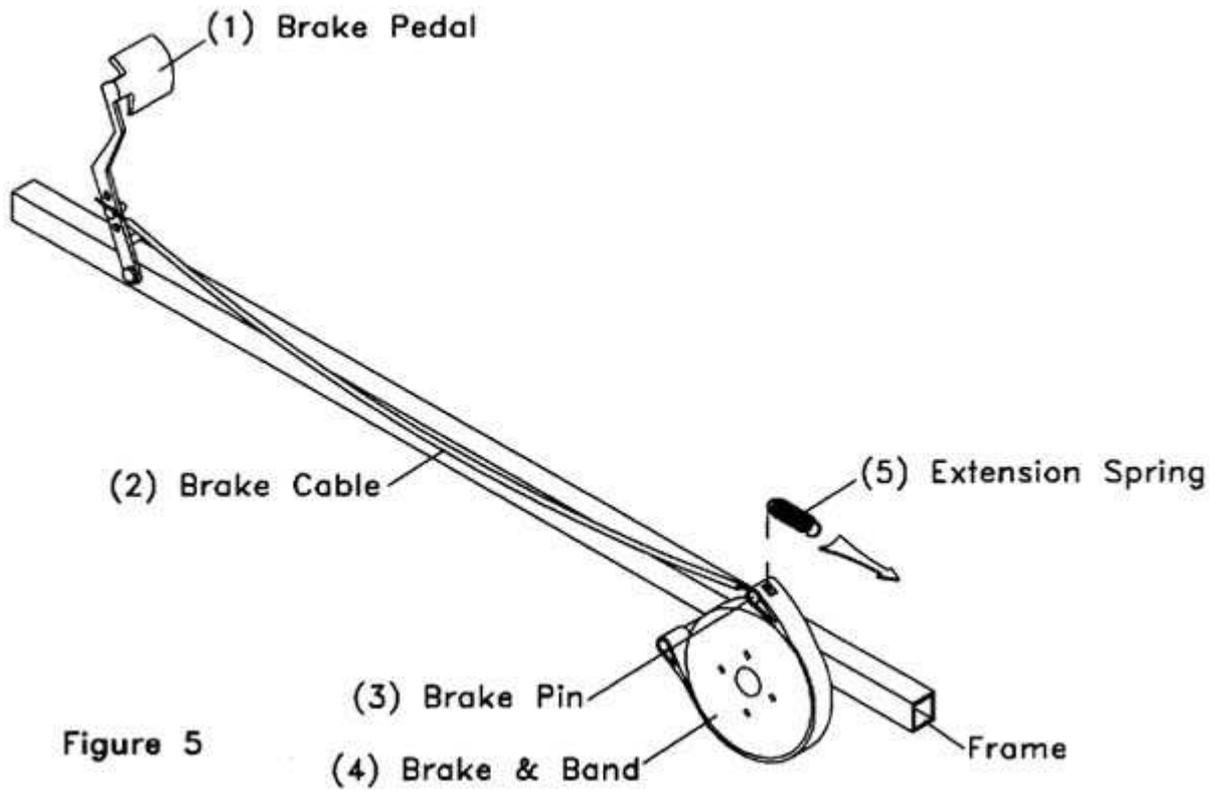


Figure 5

Dia.#	Item #	Description	Qty.
1	13821	Brake Pedal	1
2	1384	Brake Cable w/ Barrel End	1
3	13663	Brake Cable Pin w/ Set Screw	1
4	1366	4" Brake w/ Band, 4-Hole	1
5	NPN	Extension Spring (Optional)	1

NPN = No Part Number

Table 5

13821	1384
	
13663	1366
	



Figura 6 y 7

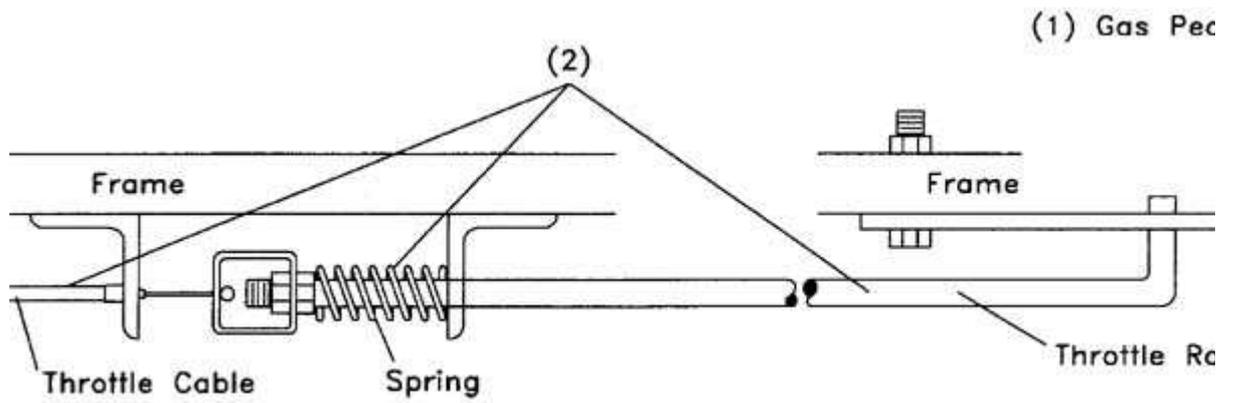
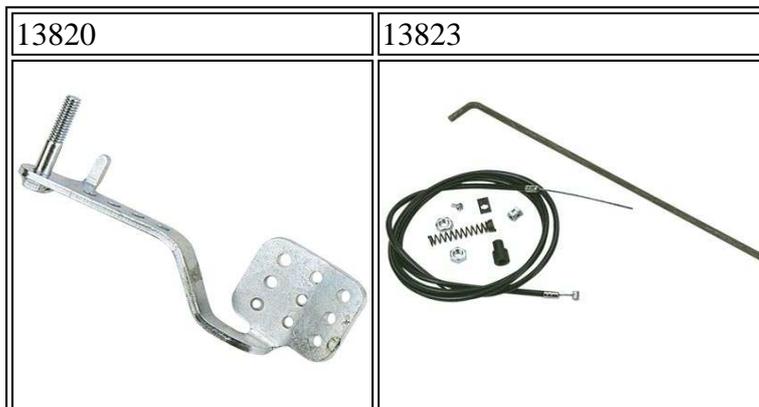


Figure 6

Figure 6

Dia.#	Item #	Description	Qty.
1	13820	Gas Pedal	1
2	13823	Throttle Control Rod Kit	1
3	13824	Kill Button Switch	1

Table 6



13824

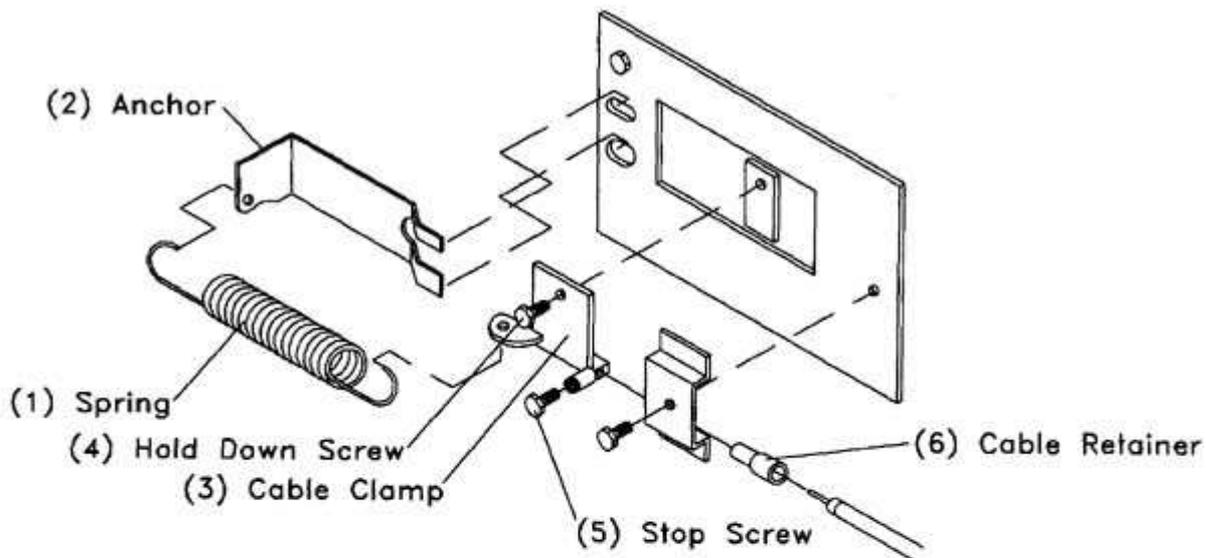
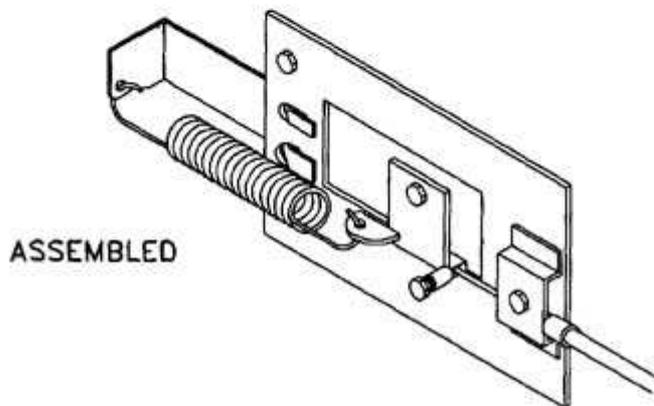


Figure 7



Dia.#	Item #	Description	Qty.
--	2449	Throttle Cable Spring Kit	1
1	--	Spring Throttle Return	1
2	--	Spring Anchor	1
3	--	Cable Clamp	1
4	--	Hold Down Screw	1
5	--	Stop Screw	1
6	--	Cable Retainer	1

Table 7



ENSAMBLE DE LA RUEDA TRASERA

Para hacer mover el arenero, necesita transferir el poder del motor a las ruedas traseras. Esto se puede lograr con una correa de transmisión y un sistema de poleas (Kit convertidor de rotación # 1377) o una cadena y un sistema de engranaje. La cadena y el Sist. de engranaje serán usados para explicación en este sitio, pero la información puede ser transferida a un sistema de manejo de correas. Sin embargo, si eliges usar el Kit convertidor de fuerza de rotación, vea que este requiere una cadena # 35. Los planos en este sitio usan una cadena # 41.

Este conciente del tamaño de la cadena que su engranaje necesita si eliges modificar los planos dados aquí, también los diámetros del eje, tamaño de los agujeros, modelos de los agujeros de los tornillos y asegúrese que todos quepan juntos.

Un motor provee la fuerza para que el karting se mueva.

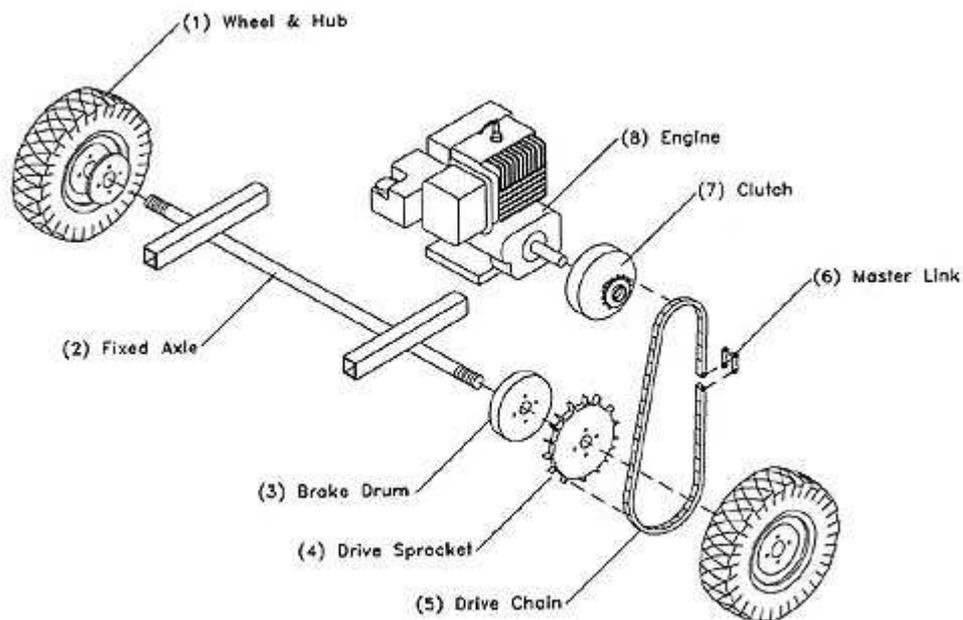
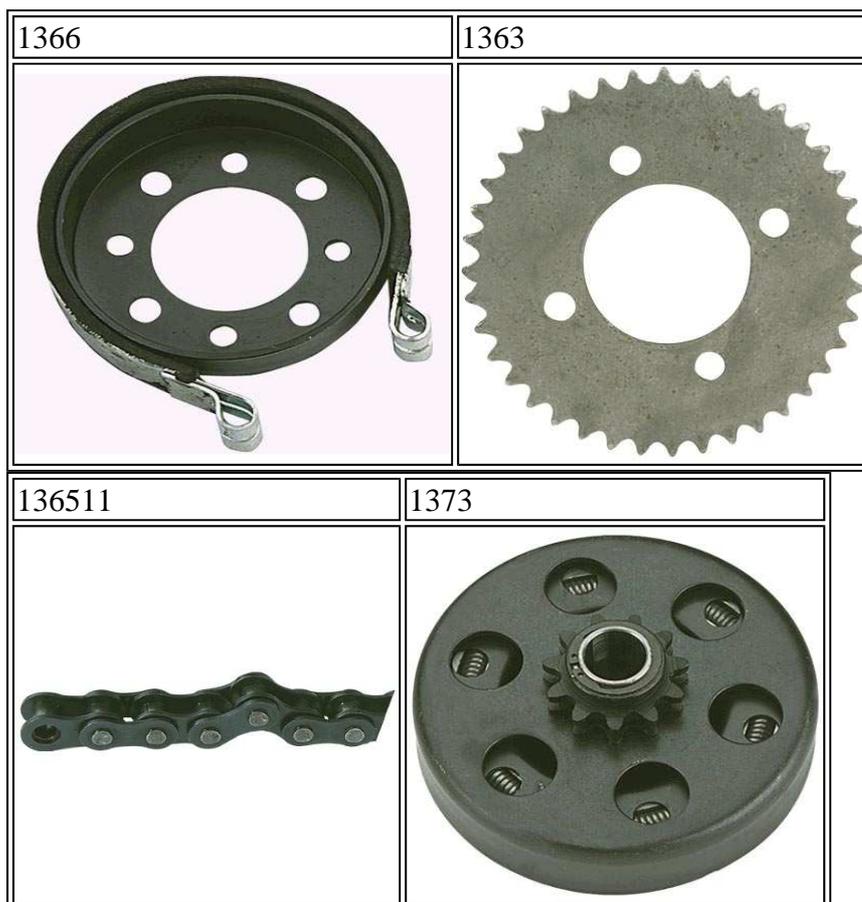


Figure 1

Dia.#	Item #	Description	Qty
1	1337	5" Wheel and Hub with Bearings	2
2	13848	3/4" X 33" Axle	1
3	1366	Brake Band and Drum	1
4	1363	54 Tooth Drive Sprocket	1
5	13651	#41 Drive Chain	--
6	136511	#41 Master Connecting Link	1
7	1373	10 Tooth Clutch	1
*8	6052	5 HP Briggs	1
	6030	3 HP Briggs	1

* Either engine can be used

Table 1



muestra las partes que necesitan para completar el KARTING descrito en la segunda parte de este MANUAL.

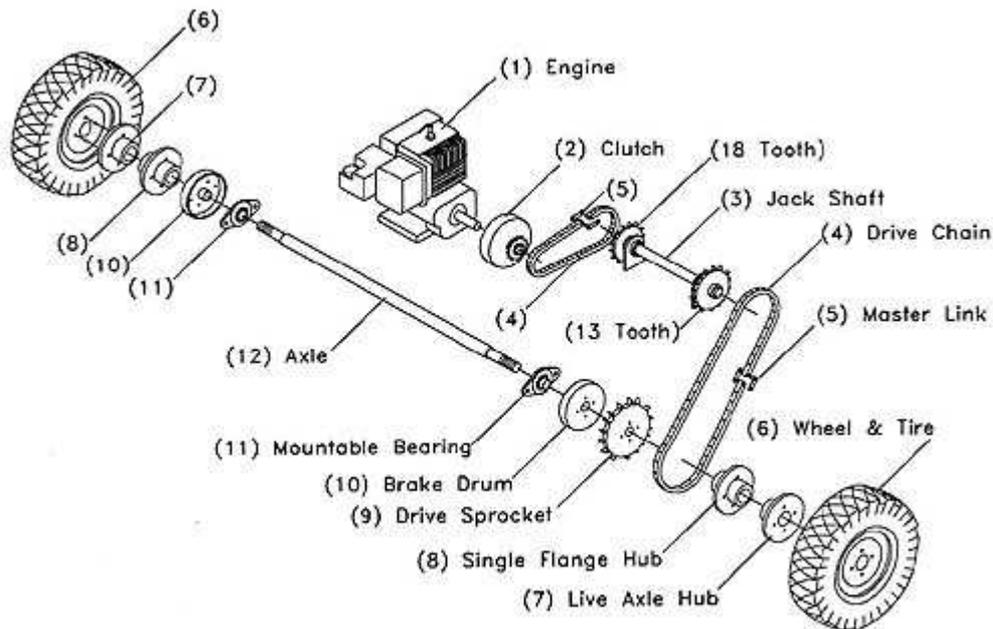


Figure 2

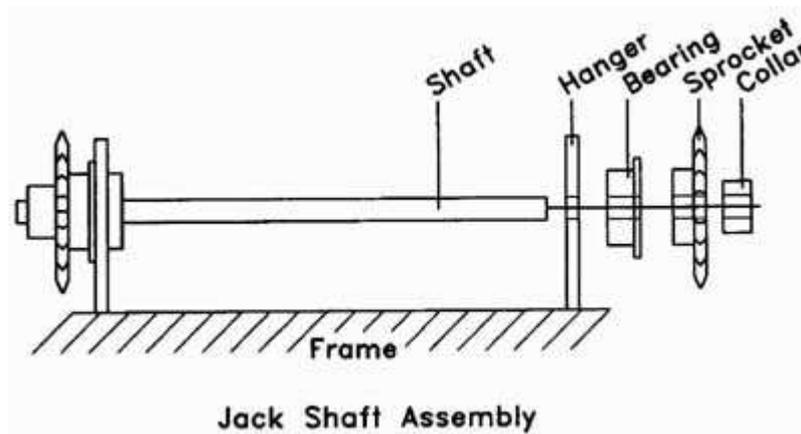
Dia.#	Item #	Description	Qty.
*1	6030	3 HP Briggs Engine	1
	6052	5 HP Briggs Engine	1
	6080	8 HP Briggs Engine	1
*2	13721	13 Tooth Clutch (for 3 or 5 HP engine)	1
	1372	13 Tooth Clutch (optional heavy duty for 5 HP engine)	1
	1379	17 Tooth Clutch (for 8 HP engine)	1
3	13815	5/8" X 10" Jack Shaft Kit, 13 & 18 Tooth Sprockets	1
4	13641	#35 Drive Chain	--
5	136411	#35 Master Connecting Link	2
6	1354	Mounted Tire & Wheel, 4-Bolt	2
7	13829	Live Axle Hub: 1" Bore (1/4" Keyway), 4-Bolt	2
8	138291	Single Flange Hub: 1" Bore (1/4" Keyway), 4-Bolt	2
9	1361	60 Tooth Drive Sprocket, 4" Bolt	1
10	1366	Brake Drum w/ Band, 4-Bolt	2
11	1385	1" Mountable Bearing	2
12	1388	44" Axle, 1" Diameter, Full Length 1/4" Keyway	1

* Choose the one that best fits your application

Table 2

Describe un sistema alternativo que se puede usar con un motor de 8 HP (caballos de fuerza. Montado al eje de su motor hay un embrague. Un embrague previene al motor de un retraso o de pararse permitiéndole alcanzar una velocidad suficientemente alta (usualmente alrededor de 2100 rpm) antes de comprometer la carga. El engranaje o piñón del embrague puede ser conectado por una cadena de transmisión directamente al engranaje del eje trasero (manejo) si su motor esta ubicado para que los 2 engranajes se alineen. También querrá estar consciente de la relación/ proporción del eje del embrague trasero. Una buena proporción para un motor de 5 HP es 1:6. Ejemplo: si tiene un embrague de 10 dientes y un engranaje de 60 dientes entonces tiene una proporción de 1:6 (10/60: 1/6) Si esta construyendo un karting más grande un 1:10 ratio podría ser conveniente.

Si el embrague y el piñón del eje trasero no se alinean o si estas proporciones no pueden ser obtenidas, debes usar un eje "jack". Un eje "jack" tiene dos propósitos: transfiere el poder del motor horizontalmente para que pueda ser distribuido al piñón del eje trasero y provee otra reducción en el mecanismo de transmisión para obtener la optima proporción como la descrita antes. Un piñón en el eje jack se alinea con el piñón del embrague, el otro piñón del eje jack se alinea con el piñón del eje (árbol) trasero. Cuando alija piñones asegúrese que el piñón concuerde con el tamaño de la cadena de transmisión que estas usando. Ejemplo:

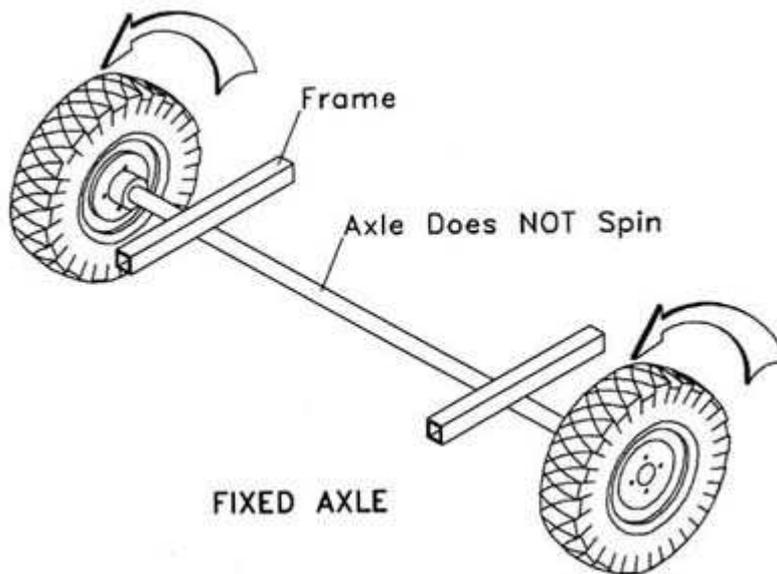


Una cadena de transmisión # 35 es usada y todos los piñones encajan en una cadena #35. Para calcular el ratio (proporción) total obtenido por el eje jack use esta formula:

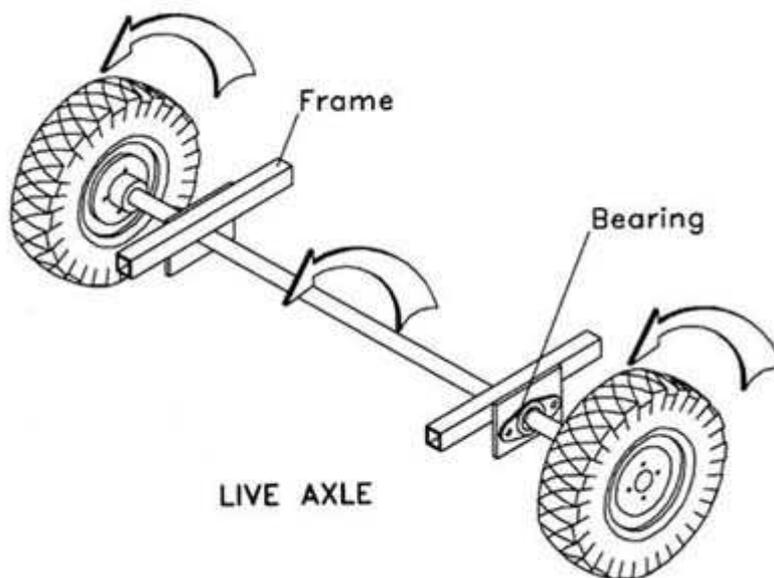
$(A/B) \times (C/D)$: Ratio total -

Sus ruedas traseras pueden ser montadas en un eje fijo o uno movable.

Eje fijo (Fixed Axle) Un eje fijo es montado firmemente al armazón para que el eje no gire. En los planos del karting al final de este folleto, el eje es soldado al armazón. Cuando un eje fijo es usado, las ruedas deben ser capaz de girar sobre el eje, y por eso, necesitan tener rulemanes / cojinetes construidos dentro del eje de la rueda. El piñón y el tambor de frenos son luego montados a la rueda para que la rueda completa gire sobre el eje.



Eje Móvil (Live Axle) Un eje móvil tiene las ruedas, el piñón y el tambor de frenos montados firmemente al eje y luego todo el eje completo gira junto. Los rulemanes/ cojinetes son luego adjuntados al marco/ armazón y el eje completo gira sobre esos rulemanes. Sin embargo, como ambas ruedas están sujetas al eje, ellas rotan a la misma velocidad lo cual hace muy difícil girar sobre el pavimento. Por eso es recomendado usar un eje móvil para uso solamente fuera del pavimento.



Otro factor para considerar cuando diseñas el arenero es la velocidad y la potencia de salida que quieres que el arenero tenga. La velocidad y el poder de salida están determinados por el motor y el piñón usado. La mayoría de los motores desarrollan una velocidad de 5600 rpm cuando no hay carga sobre el eje del motor. Sin embargo, cuando el eje del motor es acoplado a cualquier carga, la velocidad del motor disminuye. Cuanto más grande es la carga, más grande es la disminución. Un motor con mayor potencia (HP) será afectado menos por la carga, y de allí, será capaz de operar a una mayor rpm. Para deducir millas por hora (mph) de rpm, haga lo siguiente:

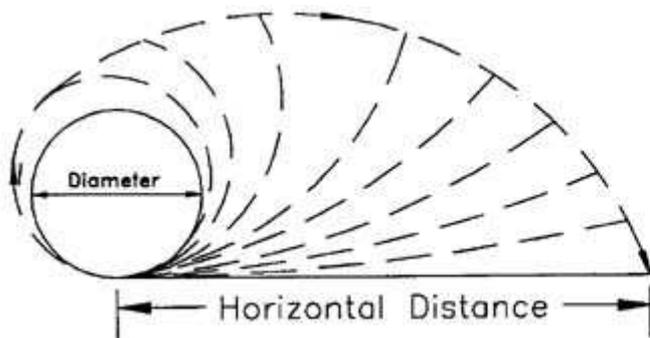
Engine RPM -----> Go-k

$$\frac{\text{Rev.}}{\text{Min.}} \times \text{Gear Ratio} \times \frac{60 \text{ Min.}}{\text{Hour}} \times \frac{\text{Feet}}{\text{Rev.}} \times \frac{1 \text{ Mile}}{5280 \text{ Ft.}} = \frac{\text{Miles}}{\text{Hour}}$$

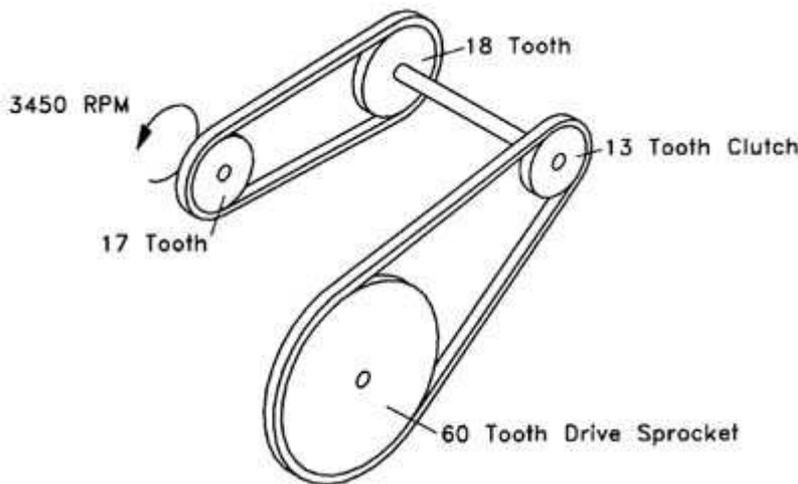
Motor rpm -----> velocidad del karting. Rev . x (formula en folleto) min
 Proporción (ratio) del mecanismo de transmisión.

(Gear ratio) Como hemos visto en la pag. 1 de este Manual, la proporción del mecanismo de transmisión puede hacerse dividiendo el numero de dientes en tu embrague por el numero de dientes en el piñón. Si usas un eje jack tienes que realizar este paso 2 veces, multiplicando las dos proporciones (ratio) juntas. Nota: el diámetro del piñón puede ser usado en lugar del numero de dientes en el piñón para este calculo. Proporción Pies/ Rev.

(Feet/Rev Ratio) Cada vez que la rueda gira, viaja la misma distancia que la superficie de tu neumático. Mide tu rueda en pulgadas y divide por 12 para convertirlo en pies. (formula en imagen)



Horizontal Distance Traveled
 = Tire Circumference
 = 3.14 X Diameter



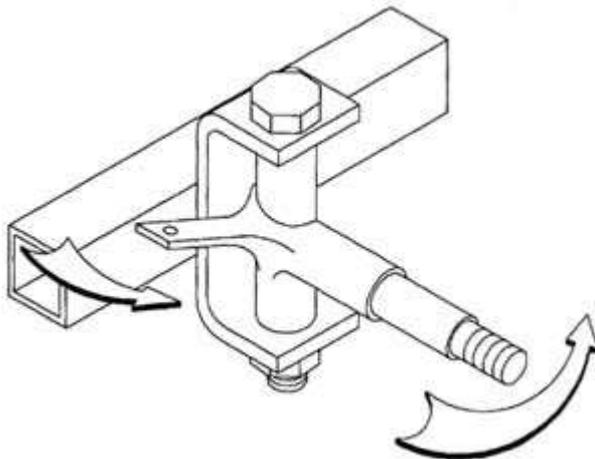
$$(3450 \frac{\text{Rev}}{\text{Min}}) \times (\frac{17}{18} \times \frac{13}{60}) \times (60 \frac{\text{Min}}{\text{Hour}}) \times (3.14 \times \frac{18 \text{ Feet}}{12 \text{ Rev}}) \times (\frac{1 \text{ Mile}}{5280 \text{ Feet}}) =$$

La formula de la pagina anterior te dará la velocidad final de tu arenero, pero esta no determina la velocidad de salida o poder que tu arenero tendrá. Un piñón con un diámetro mas grande y mas dientes saldrá más rápido y tendrá mas poder pero tendrá una mas baja velocidad final. Un piñón mas chico y menos dientes tendrá una salida lenta, pero alcanzara

una velocidad final más rápida. Un piñón mas chico esta mas cerca al tamaño del piñón del embrague, y de allí, rota mas cerca de la misma velocidad del motor. Decida que es más importante, la velocidad o la potencia y elija su mecanismo de transmisión de acuerdo a eso.

ENSAMBLE DE RUEDAS DELANTERAS Y DIRECCION

Figura 3 tabla e muestran un ensamble sugerido.



Los componentes básicos para un sistema de dirección son una rueda de dirección, un eje de dirección, varillas y un eje de huso con mensula. Los husos son montados al frente de las ruedas para permitirle a las ruedas girar libremente pivotear. Las mensula son usadas para montar los husos al marco del arenero.

Un pasador es insertado a través de ambas mensulas y el huso para adjuntar las dos piezas y permitir a la rueda pivotear. Los flejes de encadenado conectan el eje de dirección a los ejes de rotación. Si su eje de dirección esta centrado como en la Fig.3, entonces dos flejes para encadenar de igual largo son necesarios.

Para descentrar el eje de dirección use dos flejes de encadenado de diferente largo. En cualquiera de los casos, asegúrese que los dos largos agregados entren en el armazón del arenero.

El eje de dirección conecta la rueda de dirección a los flejes y transfiere la fuerza de giro desde la rueda hasta los flejes. Asegúrese que el modelo de tornillo en el eje de dirección y en la rueda de dirección coincidan y que los flejes estén seguros al eje de dirección y a los husos del eje.

La Fig. 3 muestra las ruedas con rulemanes dentro. Si uso una rueda sin rulemanes (un modelo de 4 tornillos, por ejemplo) asegúrese de usar un eje/ cubo con rulemanes (articulo # 138292. Tambien tenga cuidado con el diámetro del huso, del cubo o del tamaño de la rueda, y como estas partes son aseguradas.

Otra consideración del diseño del armazón es cuan lejos los ejes delanteros y traseros deberían estar. Para un karting que responde muy rápido cuando la rueda de dirección se mueve, la proporción del largo entre ejes traseros y delanteros y la amplitud entre las ruedas delanteras debería ser de alrededor de 1.. 5:1.

Para un eje de dirección que no es tan sensible, esa proporción debería ser de alrededor de 2:1 Ejemplo: la distancia entre el eje trasero y delantero en el plano para el karting de una persona es de 46 pulgadas, y la amplitud entre las ruedas delanteras es de 24 pulgadas, estos números dan una proporción de 1.9:1 ($46/24 = 1.9$). Diseñe su karting como desee y también para las capacidades del conductor. Recuerde siempre mantenga la seguridad en mente.

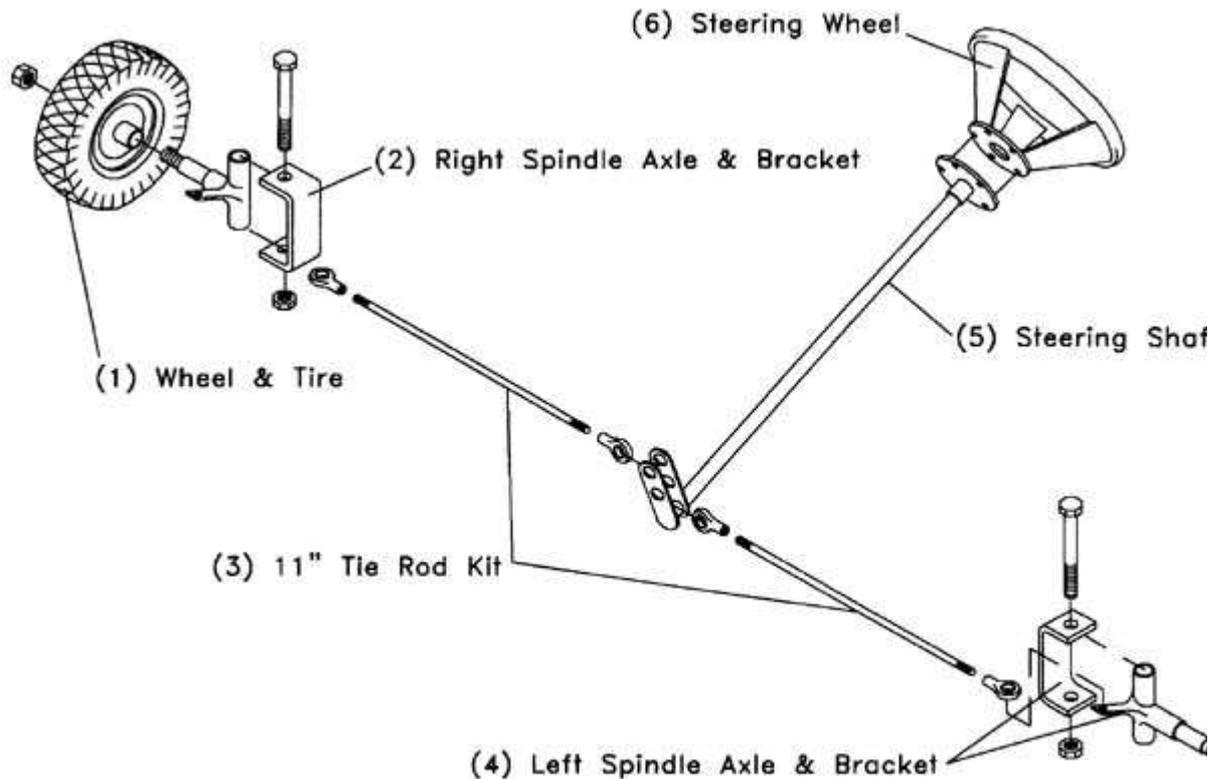


Figure 3

Dia.#	Item #	Description	Qty.
1	1330	4" Wheel w/ 3/4" Bearings	2
2	13891	Right Spindle Axle & Bracket	1
3	13811	11" Tie Rod Kit	2
4	1389	Left Spindle Axle & Bracket	1
5	13814	22" Steering Shaft & Hub Kit	1
6	13825	12" Competition Steering Wheel	1

Table 3

SIATEMA DE FRENOS

(braking system)

La Fig. 4 tabla 4 y Fig.5 tabla 5 muestran dos sistemas de frenos sugeridos.

El concepto detrás del sistema de frenos es simple. Una cinta es envuelta alrededor de un tambor de frenos. Para evitar que el tambor gire, simplemente ajuste la cinta alrededor del

tambor, y la fricción bajara y eventualmente parara el tambor de girar. Un sistema de frenos permite ajustar la cinta.

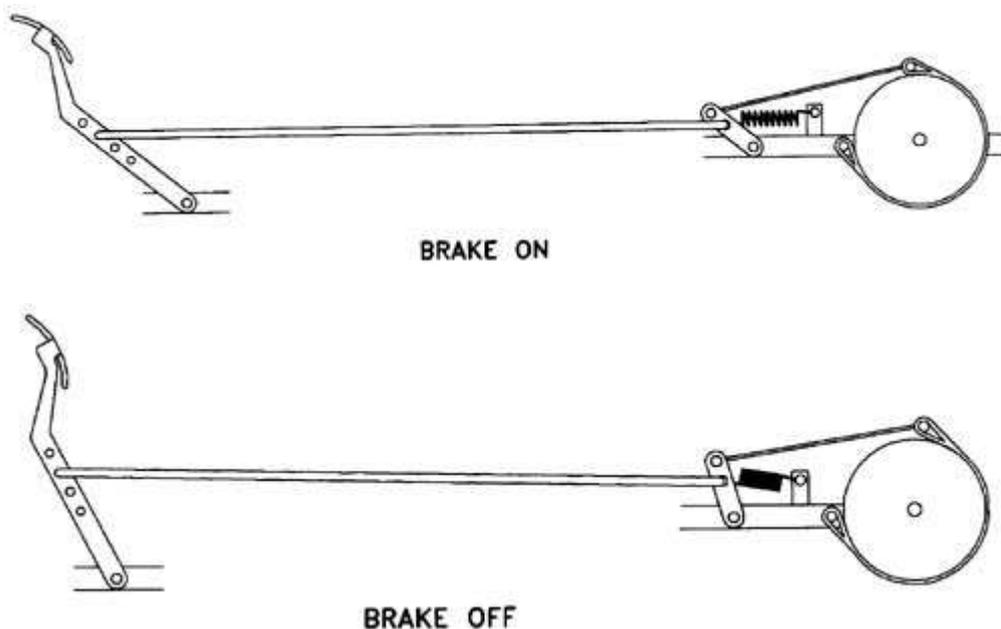
Con un eje móvil, el tambor de freno como la rueda son fijados al eje y todo el eje ensamblado rota. Solo una cinta de freno es necesaria con un eje móvil, pero 2 frenos proveen mas fricción para detener el arenero y también causa menos desgaste en los frenos.

Fig. 4 muestra un sistema de frenos doble, pero el mecanismo de conexión de los dos frenos debe ser construido dentro del armazón. Un eje fijo permite a cada rueda girar independientemente del eje, entonces el freno debe asegurarse a la rueda.

De nuevo, un solo freno puede ser usado (Fig.5), pero el arenero podría tirar hacia la misma rueda a la cual el freno esta agarrado. Si dos frenos se usan, el arenero permanecerá derecho mientras se detiene, pero asegúrese que ambos frenos frenen al mismo tiempo o el arenero podría tirarse a un lado.

Para asegurarse que los frenos se suelten cuando retire el pie del pedal, un sistema de resortes puede ser usado. Nuevamente la fig. 4 muestra un ensamble que funciona, pero muchos otros son posibles. Un resorte de extensión es adjuntado al cable / varilla del freno directamente o a una parte firme conectada en el cable o varilla. El otro final del resorte necesita ser fijado al armazón para que permanezca inmóvil.

El resorte debería funcionar en contra de la fuerza de freno que se provee. Si el cable tira del freno hacia delante para detenerlo el fin fijo del resorte debería estar hacia atrás, entonces tira el cable hacia atrás. La Fig.5 muestra una manera simple de lograr la misma tarea, y el mismo principio sostiene que el resorte debería funcionar en contra de la fuerza de freno. Un Sist. de resortes en los frenos no es requerido pero se previene el desgaste prematuro por perdida de la cinta de freno alrededor del tambor cuando se levanta el pie del pedal.



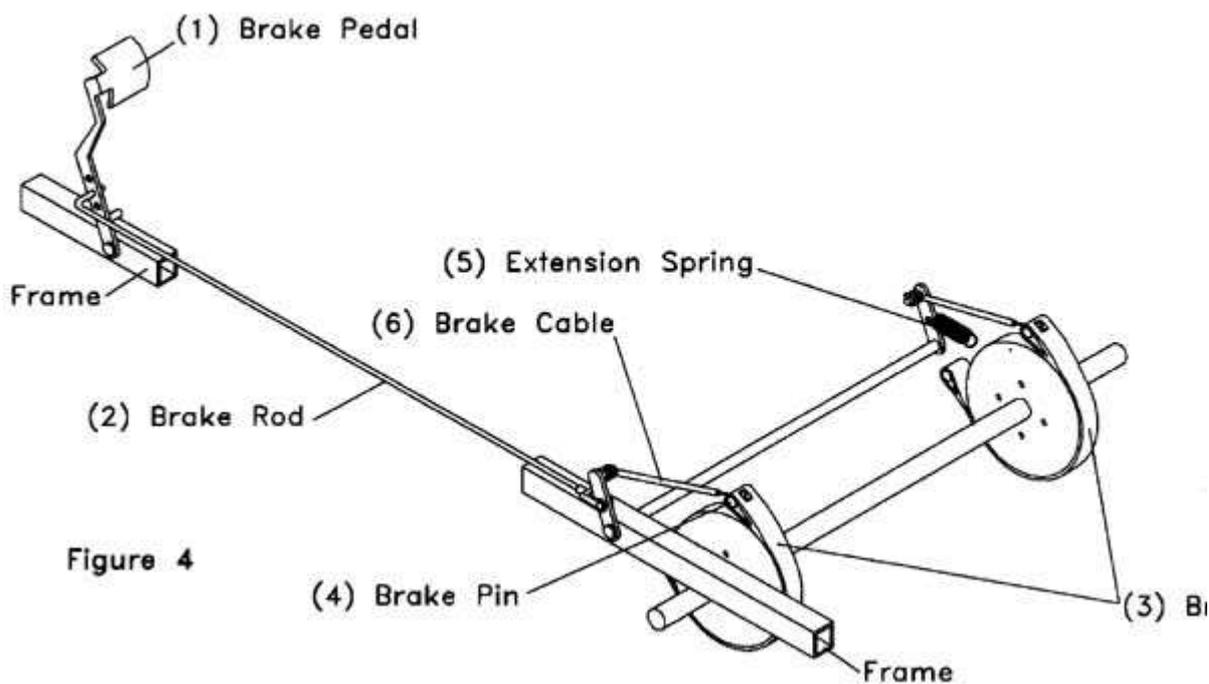


Figure 4

Dia.#	Item #	Description	Qty.
1	13821	Brake Pedal	1
2	13822	Brake Control Rod w/ 1/4" Clevis	1
3	13662	4" Brake w/ Band, 1" Bore	2
4	13663	Brake Cable Pin w/ Set Screw	2
5	NPN	Extension Spring	1
6	1384	Brake Cable w/ Barrel End	2

NPN = No Part Number

Table 4

13821	13822
13662	13663



1384

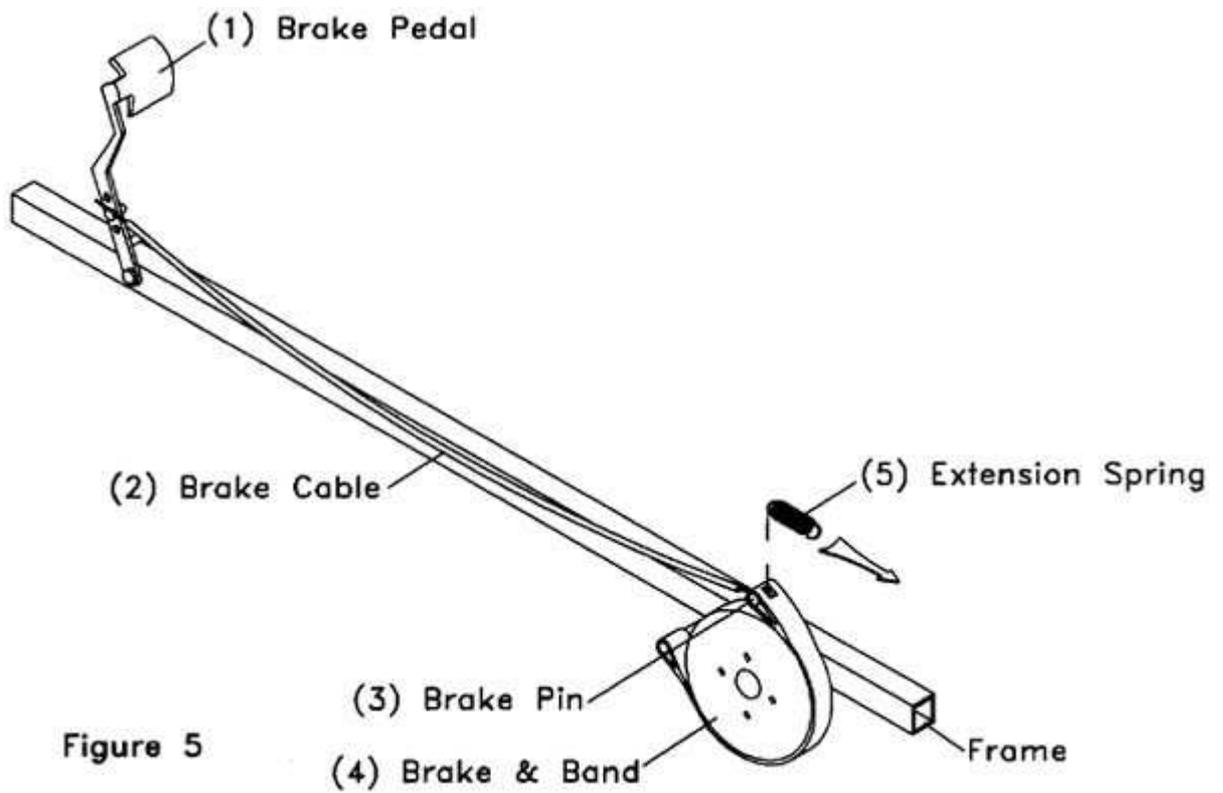


Figure 5

Dia.#	Item #	Description	Qty.
1	13821	Brake Pedal	1
2	1384	Brake Cable w/ Barrel End	1
3	13663	Brake Cable Pin w/ Set Screw	1
4	1366	4" Brake w/ Band, 4-Hole	1
5	NPN	Extension Spring	1

NPN = No Part Number

Table 5

SISTEMA DE VALVULA / VALVULA REGULADORA

(Throttle System)

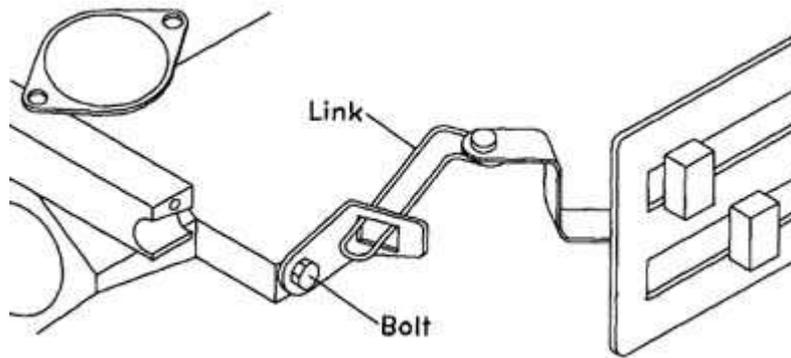
Fig. 6 tabla 6 (sistema de válvula)

El sistema de válvulas permite controlar la velocidad del motor. Igual que con el sist. de frenos, el sist. de válvulas se hace más complejo cuando el resorte de regreso es agregado para cortar el flujo de la válvula cuando el conductor sácale pie del pedal. Un resorte de retorno es necesario para la seguridad del conductor. Para que la válvula vuelva a la posición inicial, el resorte de extensión debe estar en contra de la fuerza que el conductor provee para aumentar la velocidad de la válvula. Para lograr esta tarea monta un extremo del resorte a un objeto fijo en el esqueleto y el otro en la varilla de la válvula.

El extremo fijo debe estar un poco más lejos hacia el final del arenero más que el extremo móvil del resorte si se usa un resorte de extensión. De otra manera, un resorte de compresión debería ser ubicado entre el stop fijo y el final de la varilla. Para controlar el rango de movimiento de la válvula un tope necesita ser ubicado en la varilla de la válvula o cable.

En general, el tope necesita ser más largo que la entrada a través de la cual está pasando. Un cable de frenos o stop solo necesita ser más largo que la cobertura que el cable tiene. El cable de la válvula es empalmado al control de la válvula en el motor y el otro extremo es conectado o empalmado al pie del pedal.

Esto se puede hacer directamente o a través de la varilla de control de la válvula. El cable de control de la válvula y la varilla deben ser capaces de moverse hacia delante y atrás libremente, pero con un limitado rango de movimiento mencionado previamente. Si su motor tiene un control de válvula de fricción manual usted necesitará un control controlador ajustable para ajustar la válvula al pedal. Para hacer esto necesitará seguir estos pasos: Remueva el limpiador de aire del motor para alcanzar el control de fricción manual. Remueva el tornillo como es mostrado a la derecha. Remueva el enganche como es mostrado y descártelo. El motor ahora aceptará el pedal del pie controlador por el cable de la válvula.



La fig. 7 tabla 7 muestra como el cable de la válvula es conectado al Briggs y Stratton del motor. Este ensamble requiere un kit hidráulico northern # 2449 el cual atornilla al deslizador del controlador debajo del tanque de gasolina a un lado del motor. Con este Kit conectado al control de la válvula del motor, la válvula volverá a una posición de inicio cuando es liberada.

El sist. de válvula mostrado en la fig.6 provee un resorte mas fuerte para acompañar al resorte en el Kit # 2449, pero esto no es necesario. El botón para parar la maquina permite apagar el motor desde el asiento el conductor. El extremo en azada/ pala del cable se conecta al perno que une a la toma de tierra del panel del control del motor debajo del tanque de combustible. La mayoría de los manuales del motor le informaran donde este perno de ubica en el motor.

Cuando el botón para encender la maquina es presionado se corta la corriente eléctrica en el motor y se apaga. En algunos motores será necesario remover el cable entre el perno y la llave corta corriente, de otra manera, cada vez que la válvula es soltada el motor se parara.

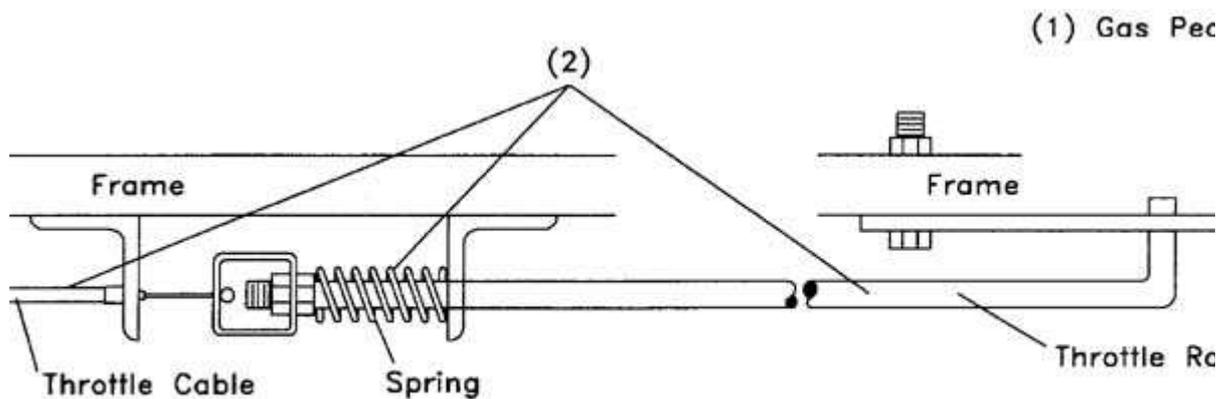
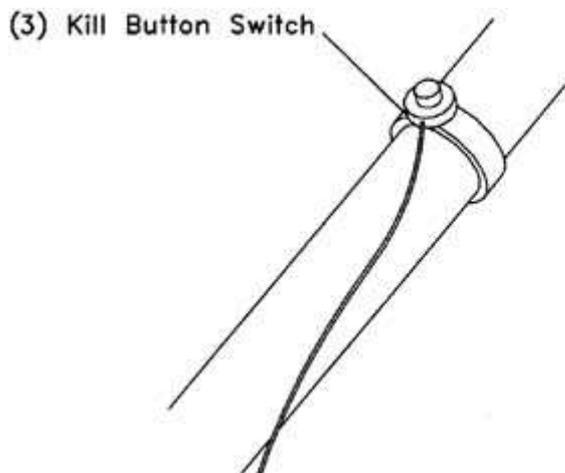


Figure 6

Dia.#	Item #	Description	Qty.
1	13820	Gas Pedal	1
2	13823	Throttle Control Rod Kit	1
3	13824	Kill Button Switch	1

Table 6



Always mount the kill switch where it can easily be reached from the drivers seat.

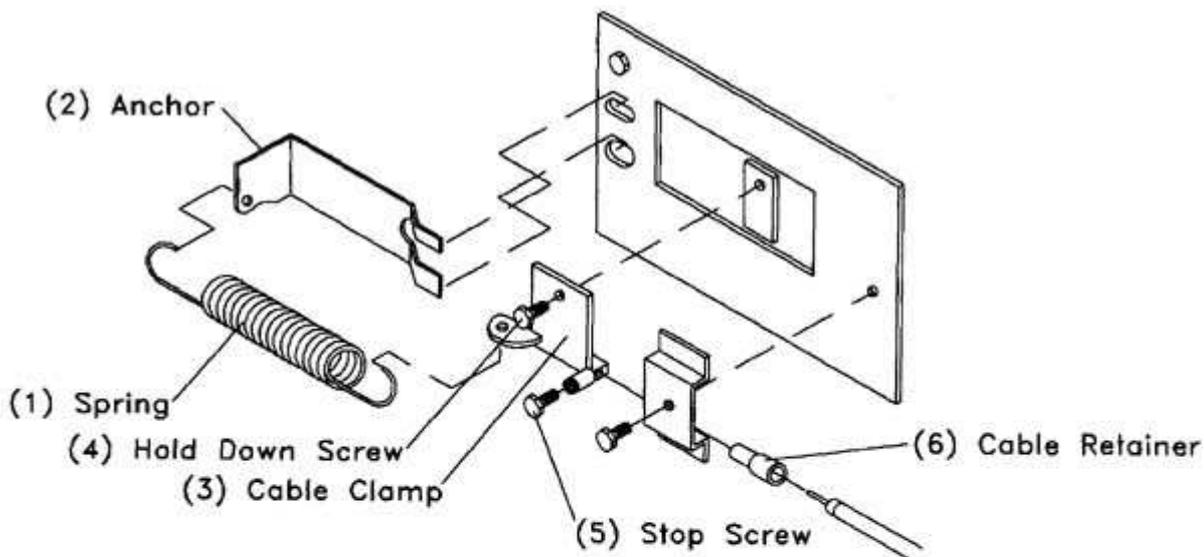
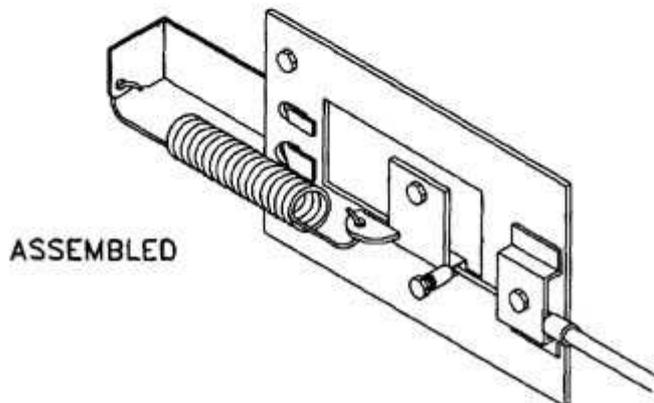


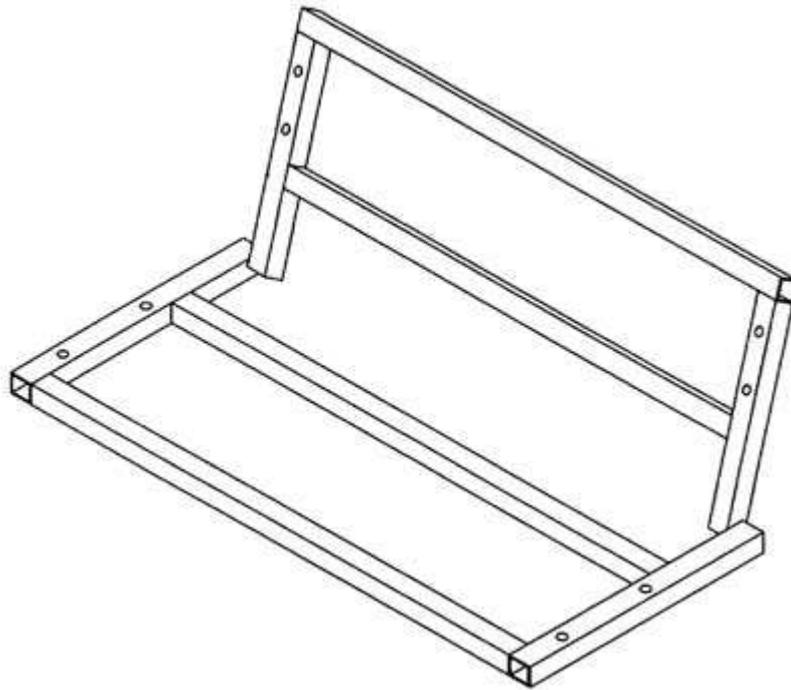
Figure 7

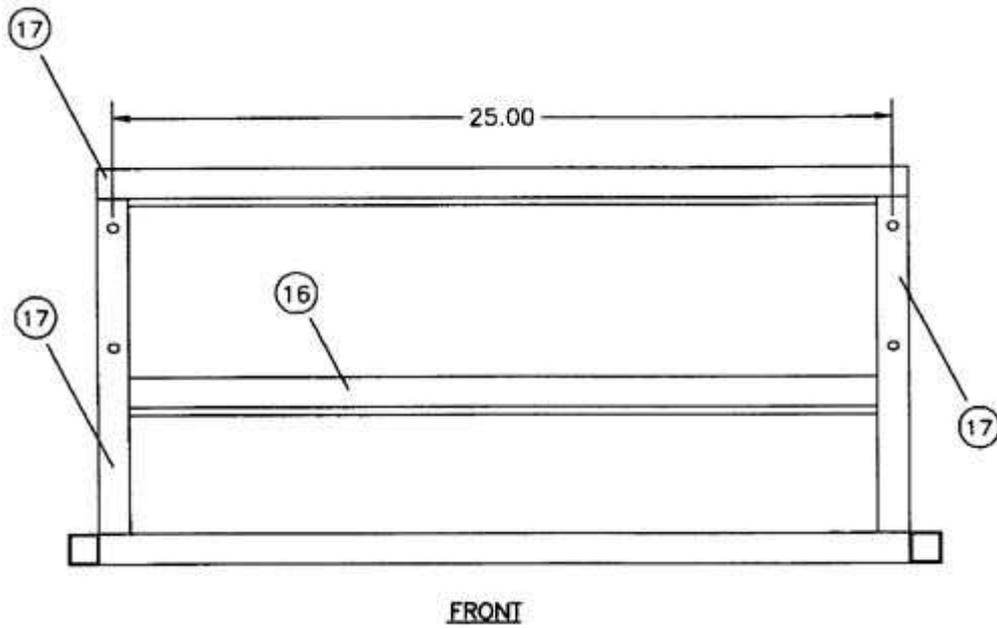
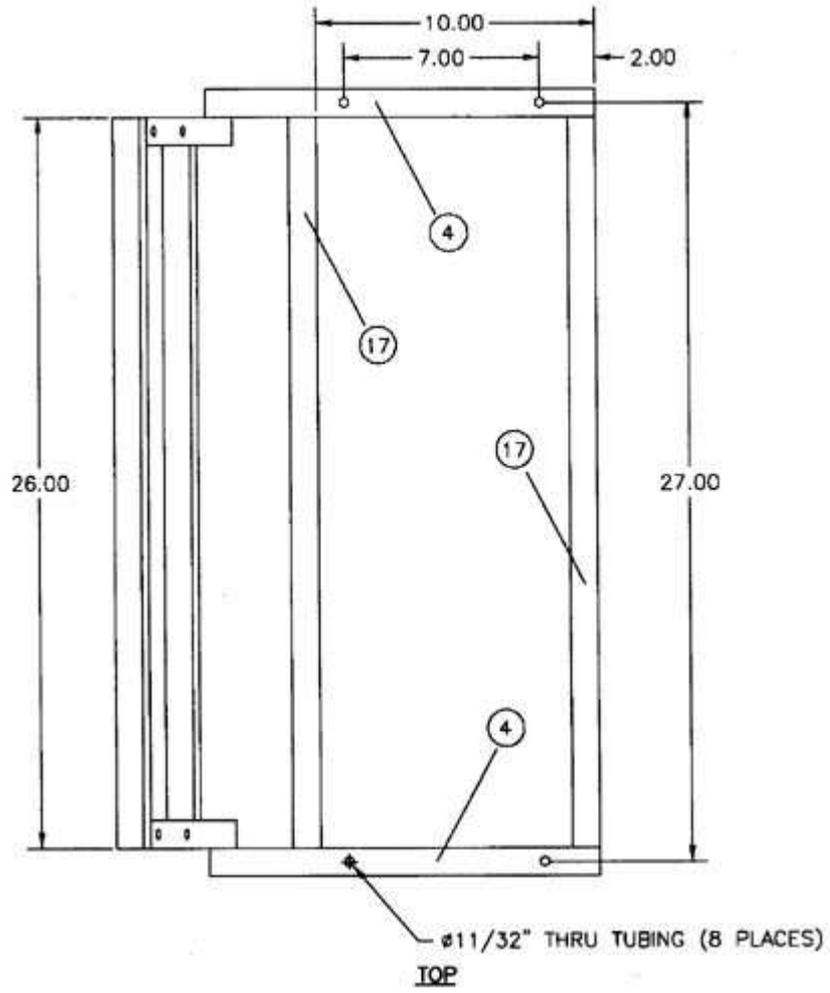


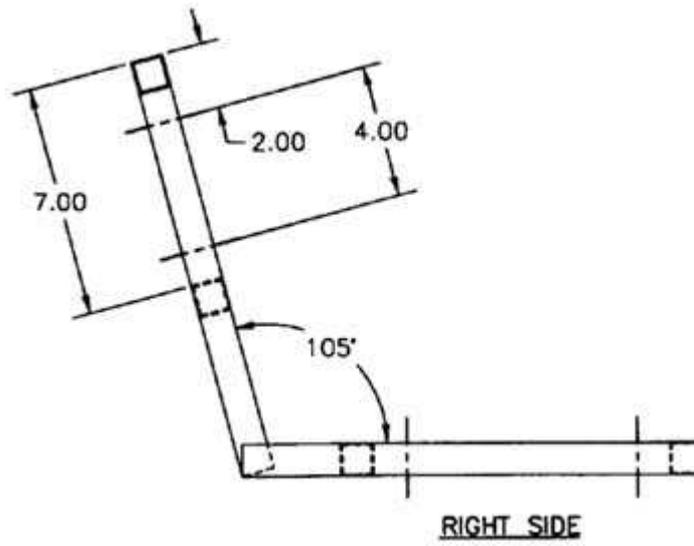
Dia.#	Item #	Description	Qty.
--	2449	Throttle Cable Spring Kit	1
1	--	Spring Throttle Return	1
2	--	Spring Anchor	1
3	--	Cable Clamp	1
4	--	Hold Down Screw	1
5	--	Stop Screw	1
6	--	Cable Retainer	1

Table 7

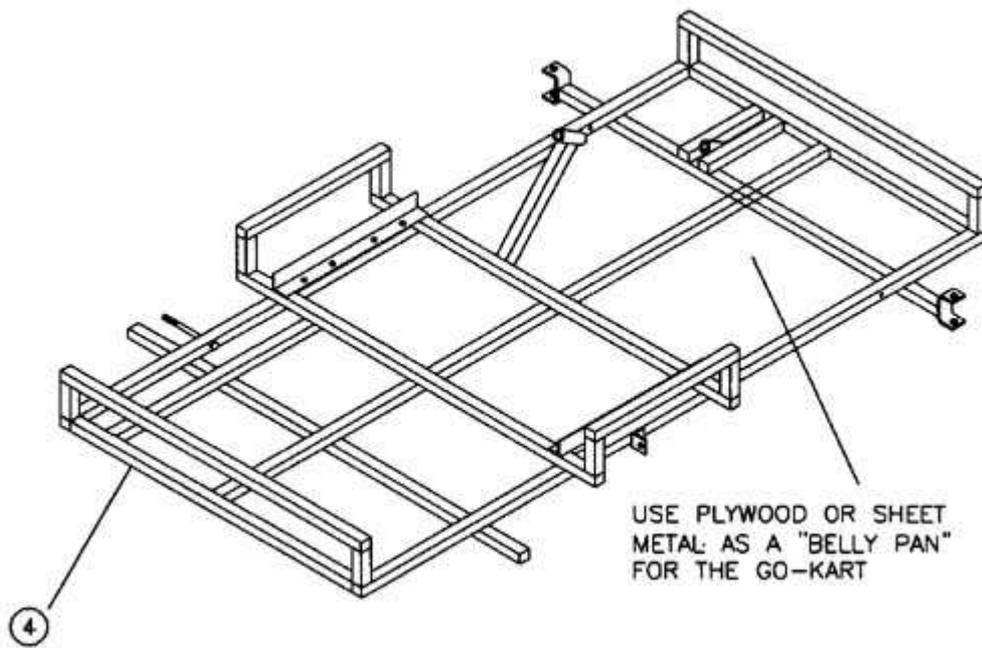
ASIENTO DOBLE

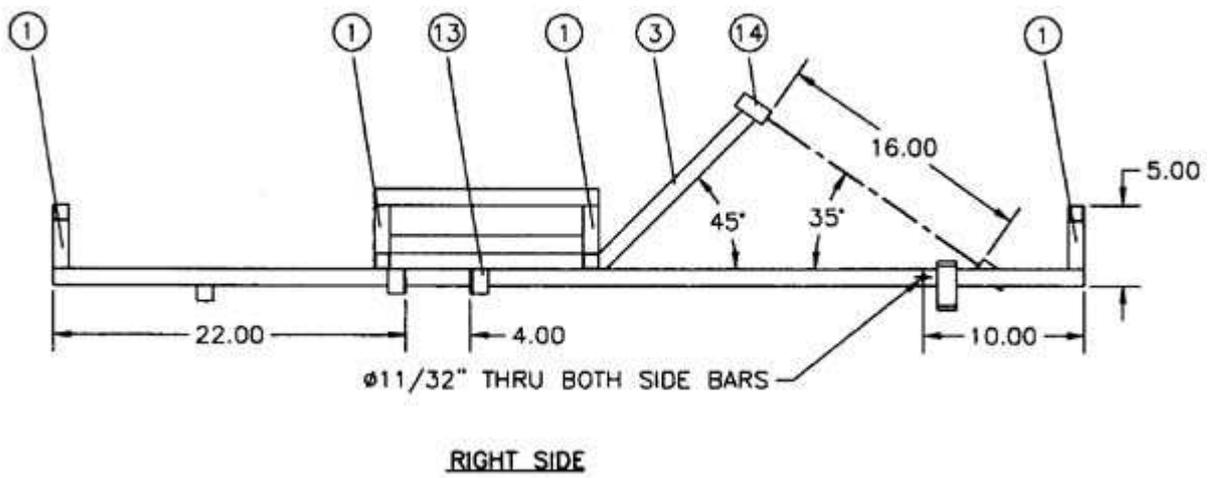
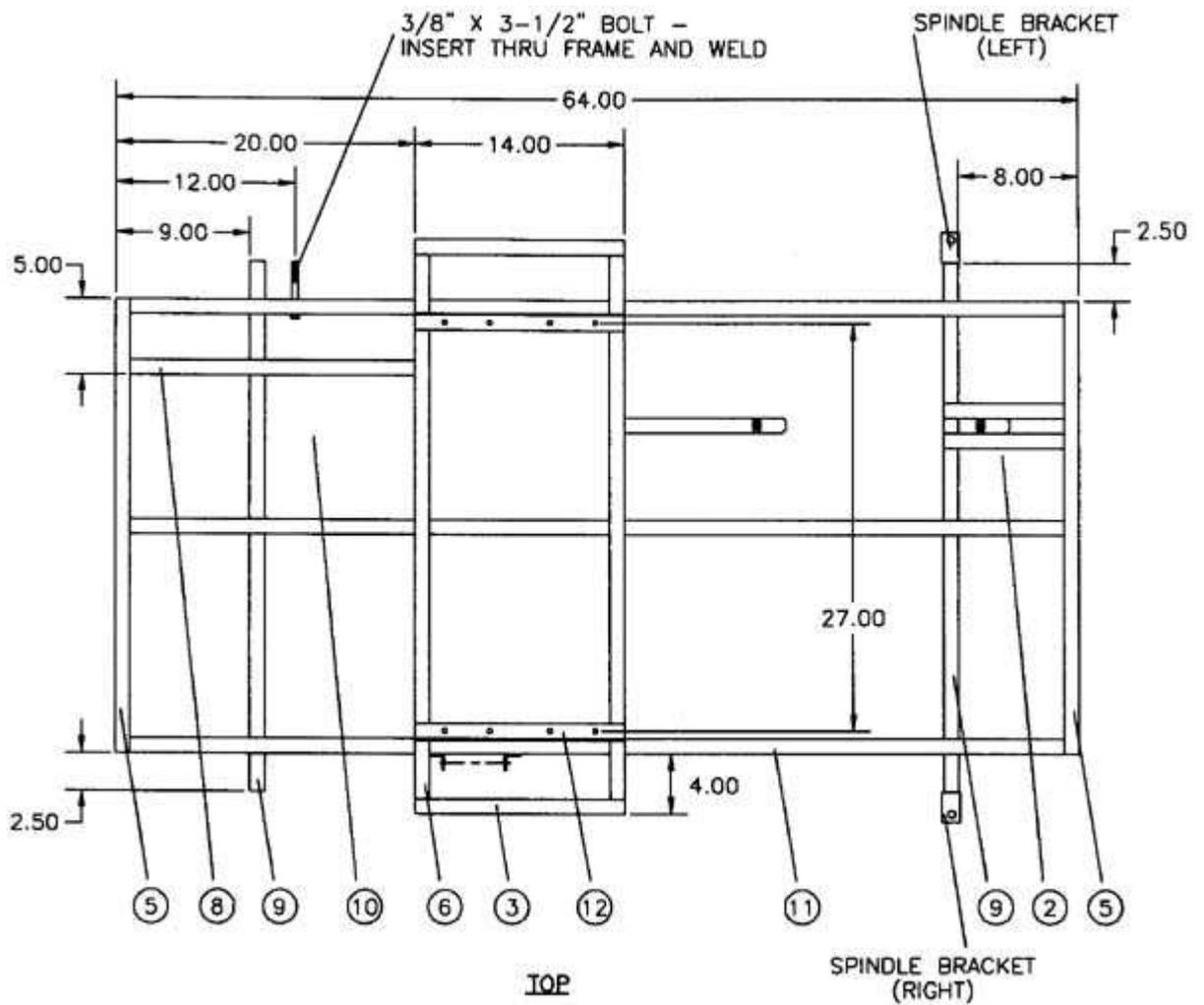


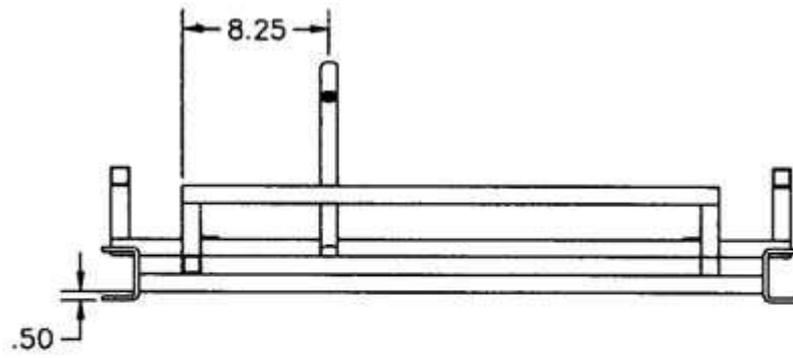




IMAGENES PARA DOS PERSONAS

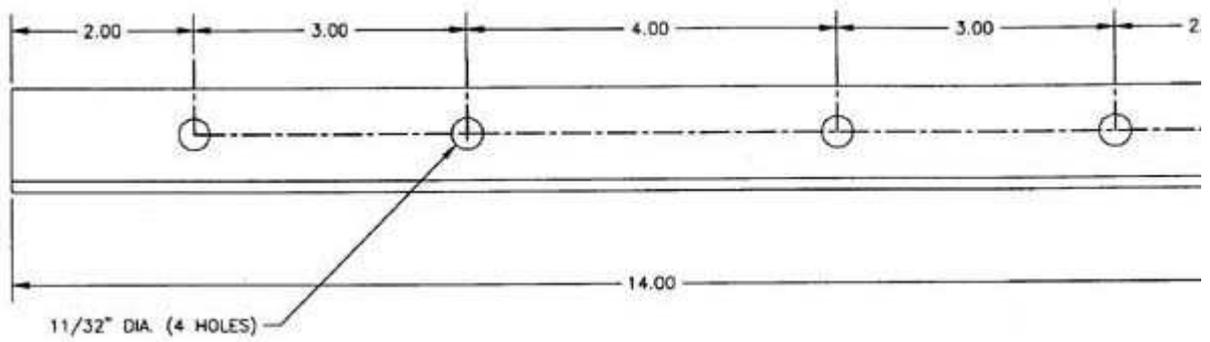




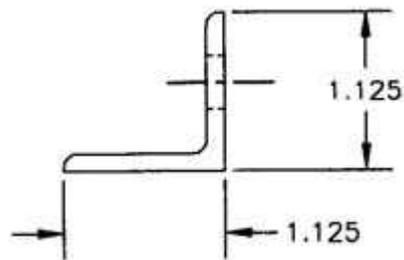


FRONT

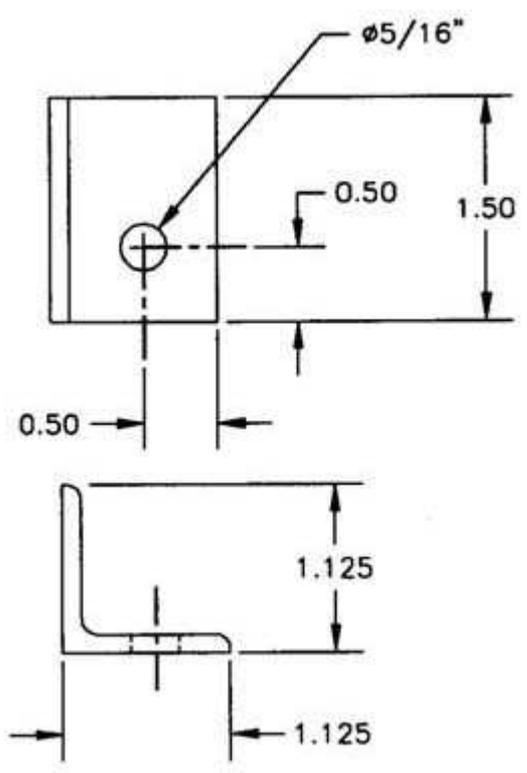
SOPORTE DE ASIENTO



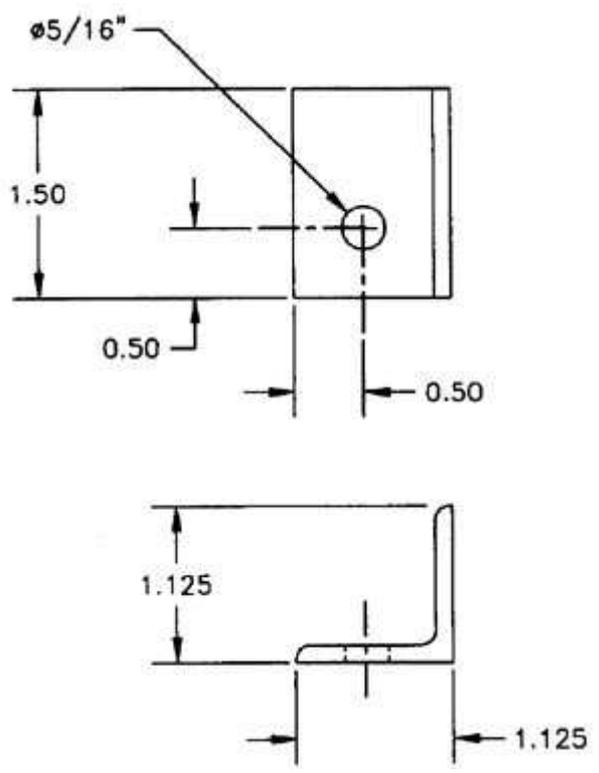
DE ASIENTO (CONT)



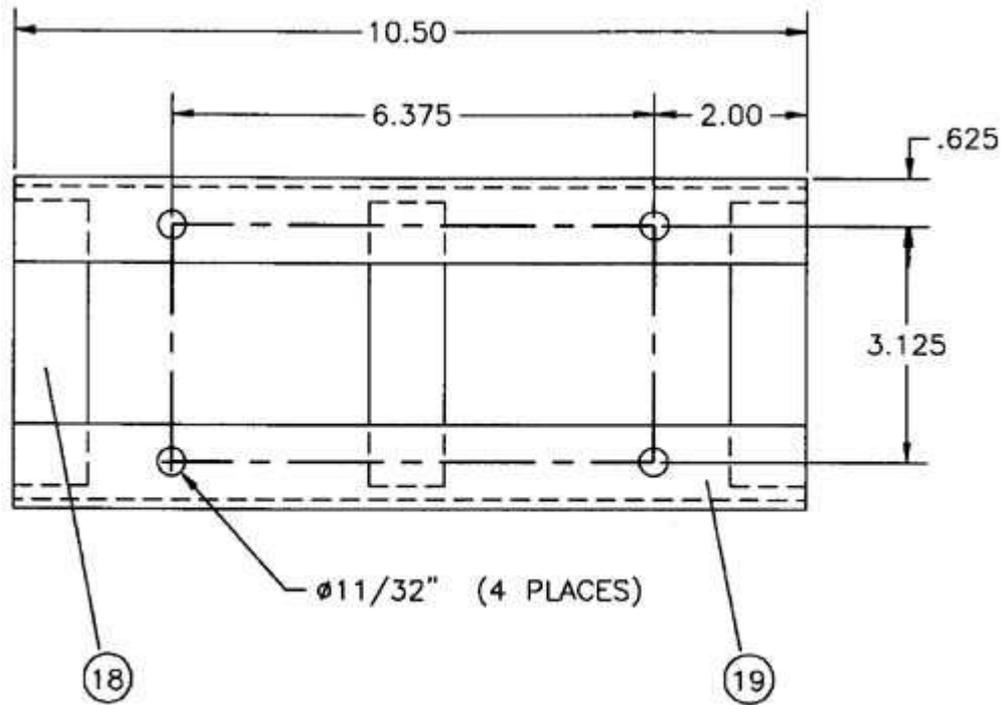
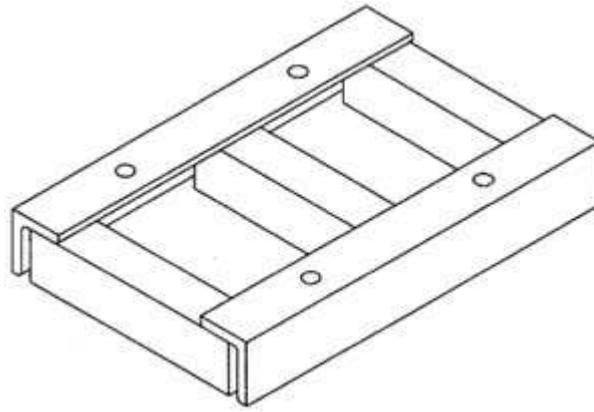
ANCLA DEL CABLE DE LA VÁLVULA REGULADORA



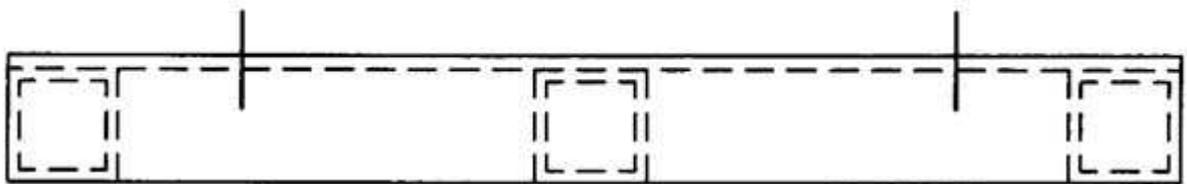
ANCLA DE BARRA DE LA VÁLVULA REGULADORA



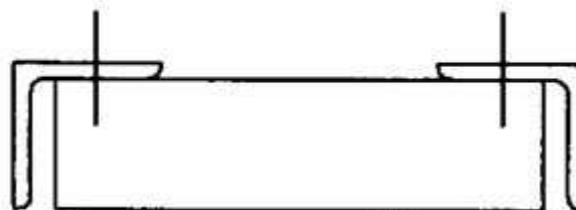
MONTAJE DE MOTOR



TOP



SIDE



FRONT

LISTADO DE MATERIALES PARA KARTING

1" TUBERIAS DE ACERO CUADRADAS (16 Ga. Espesor)

<u>Diagram #</u>	<u>Length</u>	<u>Qty.</u>
1	3"	8
2	8"	2
15	12"	2
3	14"	4
16	24"	1
17	26"	3
4	28"	2
5	30"	2
6	38"	2
7	13.5"	1

1" TUBERIAS DE ACERO CUADRADAS(12 Ga. Espesor)

<u>Diagram #</u>	<u>Length</u>	<u>Qty.</u>
18	5.75"	3
8	20"	1
9	35"	2
10	62"	1
11	64"	2

1-1/8" X 1-1/8" X 1/8" Angulos

<u>Diagram #</u>	<u>Length</u>	<u>Qty.</u>	
12	14"	2	See " Seat Bracket " drawing for hole locations.
13	1.5"	2	See " Throttle Cable & Rod Anchor " drawings.
19	10.5"	2	See " Go-Kart Engine Mount " drawing.

1" X 3/16" TUBERIA DE ACERO REDONDO

<u>Diagram #</u>	<u>Length</u>	<u>Qty.</u>
14	2"	2

1/2" CHAPAS

Size	Qty.
12" X 30"	1
8" X 30"	1

ACOLCHADOS DE ESPUMA(1" Thick)

Size	Qty.
12" X 30"	1
8" X 30"	1

TELA DE VINILO

3/4 YARDA CORRIENTE

PARTES DEL KARTING

<u>Item#</u>	<u>Descripcion</u>	<u>Qty.</u>
1389	Soporte Izquierdo	1
13891	Soporte Derecho	1
13811	11 Kit de abrazaderas	1
13812	24" Tie Rod Kit	1
13814	Steering Shaft & Hub Kit	1
13825	12" Steering Wheel	1
13820	Right Foot Pedal	1
13821	Left Foot Pedal	1
1366	Brake with Band	1
1384	Brake Cable	1
13665	Cable Pin for Brake	1
13823	Throttle Control / Rod Kit	1
2449	Throttle Cable Spring Kit	1
13824	Kill Button Switch	1
6052	5 HP Briggs Engine	1
1337	5" Wheel & Hub	2
1350	4" Wheel	2
1365	54 Tooth Sprocket	1
1373	10 Tooth Clutch	1
13651	#41 Chain	2
136511	#41 Master Connecting Link	1
13810	Chain Guard	1
13847	3/4" X 45" Axle	1

SUJETADORES

<u>Description</u>	<u>Qty.</u>	
5/16-18 X 2" Bolt	5	(Tie Rods/Steering Shaft) (Engine Mount)
5/16-18 X 1-1/4 Bolt	6	(Tie Rod/Spindle Connection) (Drive Wheel Hub)
5/16-18 Lock Nut	5	(Spindle/Tie Rod/Steering Connection) (Foot Pedal)
5/16-18 X 2" Carriage Bolt	8	(Seat)
5/16-18 Hex Nut	12	(Seat) (Engine)
5/16 Lock Washer	14	(Seat) (Engine) (Clutch)
5/16-24 X 5/4" Fine Threaded Bolt	3	(Chain Guard) (Clutch)
5/16 Flat Washer	1	(Clutch)
1/4-20 X 1" Bolt	1	(Brake Pedal/Cable)
1/4.20 Lock Nut	1	(Brake Pedal/Cable)
1/4 Flat Washer	2	(Brake Pedal/Cable)
3/4,16 Lock Nut	2	(Rear Axle)
3/4 Flat Washer	2	(Rear Axle)
3/8-16 X 3-1/2" Bolt	1	(Anchor for Brake)
