Motor

41 (338) • 12 PAŹDZIERNIK • 1958
ROK VI 3 ZŁOTE

Dzisiejsza okładka stanowi dokument świadczący o dużym „przyroście" samochodów tak naszych jak i przybyłych z wizytą. Zdjęcia zostały wykonane w Warszawie w ciągu jednego dnia.

Prawda jaka chwalebna dowolność cechuje numery krajowe? Jak to miło, że jednak na każdym kroku potrafimy ujawnić swój narodowy indywidualizm.

JEŻDZIMY „JUNAKIEM”

W wielu użytkowników motocykli „Junak” uskarża się na stałe wycieki oleju oraz dobijanie przednich teleskopów.

Wady te, spowodowane najczęściej niską jakością pierścieni uszczelniających oraz niedostateczną gładkością powierzchni goleni teleskopów w miejscu ich współpracy z pierścieniami uszczelniającymi, na ogół można bez większych trudności usunąć samemu. Wymaga to trochę pracy, związanej z rozbiórką teleskopów.

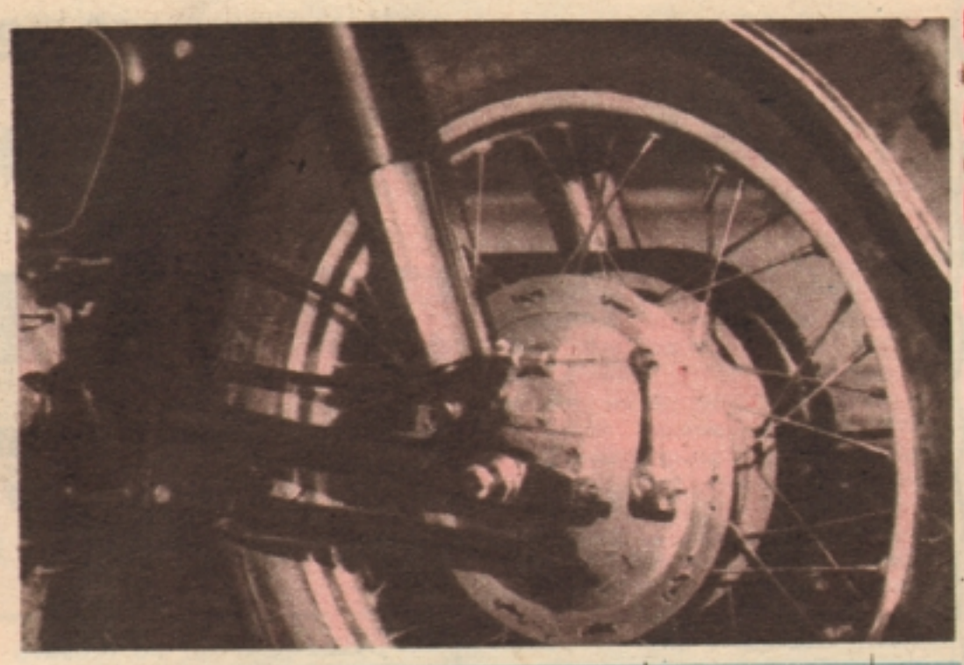
Przed przystąpieniem do rozbierania telskopów radzimy w pierwszym rzędzie uzupełnić fabryczny komplet narzędzi przez wykonanie klucza nasadowego pokazanego na rys. 2, który umożliwi nam łatwe rozebranie teleskopów. Zaznaczyć należy, że bez w/w klucza, niemożliwy jest prawidłowy demontaż teleskopów, bez uszkodzenia chromowanych osłon i nakrętek. Wyjęcie teleskopów wymaga w zasadzie wymontowania przedniego koła i błotnika oraz odkręcenia wkrętu 1 oraz śruby 2. Po ich odkręceniu każdy z teleskopów można z niewielkim wysiłkiem wysunąć z półek. Następnie, po zdjęciu sprężyn odkręcamy za pomocą dorobionego klucza nasadowego nakrętkę 3 (rys. 3), w której osadzony jest pierścień uszczelniający 4. Można teraz rozebrać całkowicie teleskop, wybić pierścienie uszczelniające i założyć na ich miejsce nowe. Przy zakładaniu nowych pierścieni uszczelniających, które powinny mieć wymiary 32x45x7, należy pamiętać, że strona pierścienia, po której widoczna jest sprężynka, winna być skierowana ku dołowi teleskopu. Przy składaniu teleskopów należy bardzo uważać, aby nie „skaleczyć” powierzchni uszczelniającej pierścienia.

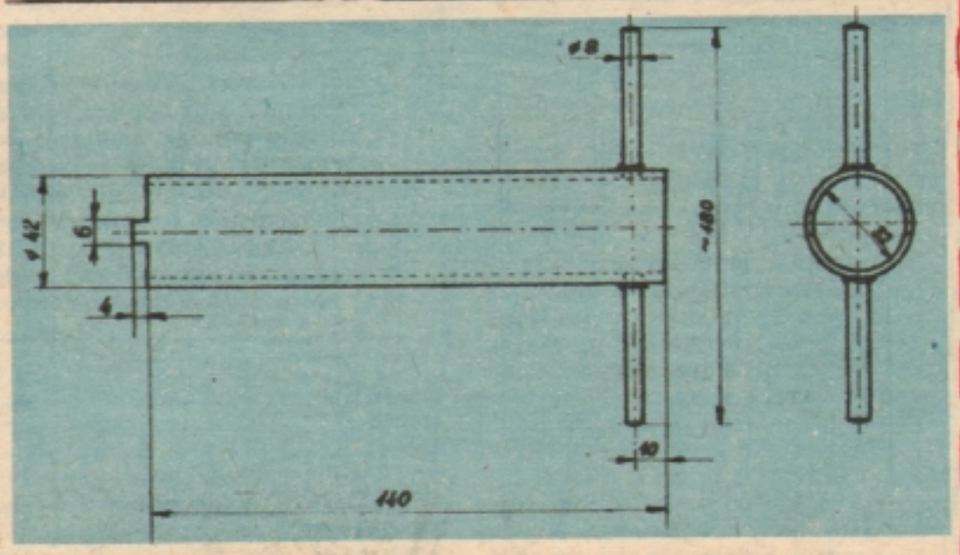
Przed przystąpieniem do składania teleskopów, należy szczegółowo obejrzeć powierzchnię goleni, suwającą się w pierścieniu uszczelniającym. Powinna być ona lustrzanie gładka, bez wyraźnych śladów obróbki czy też jakichkolwiek „skaleczeń”.

KŁOPOTY Z TELESKOPAMI

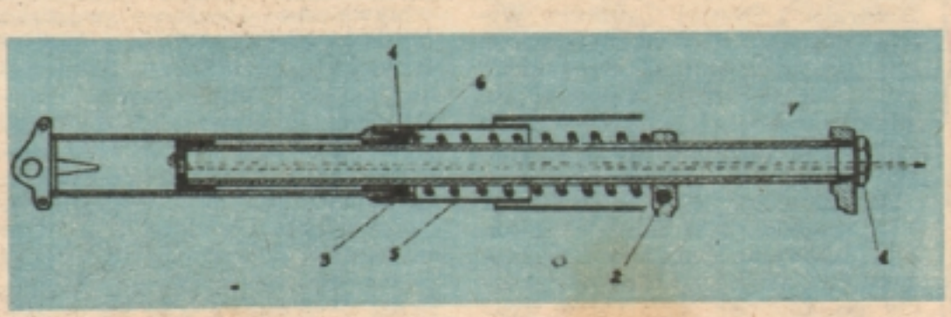
W wypadku stwierdzenia niedostatecznej gładkości powierzchni, dobre rezultaty daje staranne przepolerowanie całej powierzchni goleni oraz pochromowanie cienką warstwą (0,05—0,10 mm) chromu. Należy przytem zaznaczyć, że chromowanie nie wyrówna większych nierówności i „skaleczeń”, które jeśli są głębsze, niż 0,1—0,15 mm, należy przed polerowaniem goleni, wyrównać przez zalutowanie cyną lub mosiądzem.

Do złożenia teleskopów, a ściślej mówiąc, wsunięcia goleni w półki, w braku specjalnego „wyciągacza”, można posłużyć się sztywnym drutem o grubości 3—4 mm, zagiętym na końcu, który wkładamy do goleni teleskopu w sposób pokazany na rys. 3 linią przerywaną. Ciągnąc w kierunku pokazanym strzałką wsuwamy goleń w półki tak daleko, aż po wyjęciu drutu można będzie zakręcić wkręt 1.



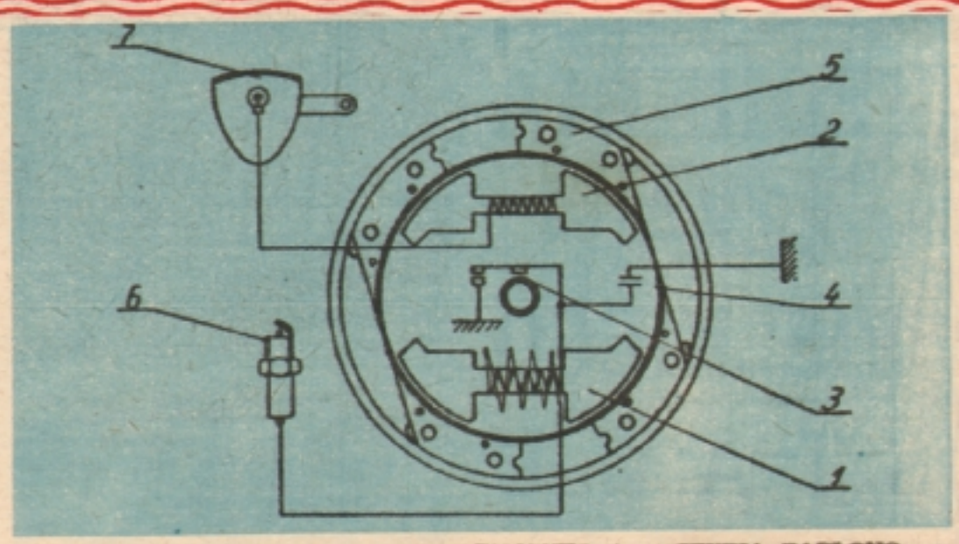


Rys. 2 — klucz nasadowy do rozbierania teleskopu.



Rys. 3 — przekrój pogłądowy teleskopu motocykla Junak, 1 — wkręt mocujący goleń teleskopu w górnej półce, 2) — śruba zaciskająca goleń teleskopu w dolnej półce, 3) — nakrętka teleskopu, 4) — pierścień uszczelniający. 5) — osłona stanowiąca całość z nakrętką 3, 6) — wycięcie w nakrętce dla klucza nasadowego, 7) — drut, za pomocą którego „wciągamy” golenie do półek przy montażu teleskopów.

EKSPLOATACJA DOCZEPNEGO SILNIKA ROWEROWEGO GNOM



1. SCHEMAT INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ. 1 — CEWKA ZAPŁONOWA; 2 — CEWKA OŚWIETLENIOWA; 3 — PRZERYWACZ; 4 — KONDENSATOR; 5 — KOŁO ZAMACHOWE; 6 — ŚWIECA ZAPŁONOWA; 7 — LAMPA OŚWIETLENIOWA

Mocowanie silnika do roweru odbywa się przy użyciu uchwytu mocowanego do roweru na stałe, przy czym silnik może być odejmowany z roweru w każdej chwili. Przed umocowaniem silnika należy obciąć błotnik tuż przy przedniej krawędzi widełek, a uchwyt przykręcić przy pomocy śruby mocującej błotnik (patrz rys.) oraz obejm. Ramiona widełek pod obejmami można owinąć taśmą izolacyjną. Umieszczenie silnika w uchwycie polega na dokręceniu śrub mocujących, przy czym należy zwrócić uwagę, aby boczne blachy silnika objęły uchwyt od zewnątrz, osłonka znalazła się pod łącznikiem obejmującym górny zaczep uchwytu, a górne śruby zaczepu weszły dokładnie w górne wycięcia uchwytu.

Ostateczne dokręcenie śrub mocujących należy przeprowadzić po sprawdzeniu właściwego docisku rolki napędowej do opony oraz istnienia luzu między rolką a oponą, przy umieszczeniu dźwigni w zaczepie. Należy też koniecznie założyć osłonkę silnika, zabezpieczającą przed przedostawaniem się kurzu do wlotu gaźnika.

Założenie tłumika należy rozpocząć od skręcenia prawej bocznej blachy silnika z tłumikiem; następnie przy użyciu przesuwanej łapy mocującej należy skręcić króciec wydechowy z dolnym uchwytem złącza błotnika.

Dźwignię gazu wraz z dźwignią blokującą umieszczamy pod rurą kierownicy, ustalając takie położenie obejmy, aby przy skrajnym lewym wychyleniu dźwigni, cięgło nie powodowało obrotu przepustnicy, zaś przy wychyleniu dźwigni w prawo nastąpił obrót.

Układ paliwowy silnika R-61 B GNOM składa się ze zbiornika, pompy paliwowej, gaźnika oraz przewodów. Zbiornik posiada pojemność 1 l paliwa zapewniającą przebycie około 70 km. Korek zbiornika posiada miarkę olejową (25 cm³) służącą do sporządzania mieszanki z 0,5 litra benzyny. Pompka paliwowa posiada trójwarstwowy filtr paliwa oraz dwa zawory zwrotne; działa ona przy wykorzystaniu zmian ciśnienia w skrzynce korbowej. Gaźnik bez komory pływakowej wyposażony jest w trzy kalibrowane dysze. Obsługa układu zasilania ogranicza się do okresowego przemywania w nafcie oraz nasycania mieszaniną oleju z naftą (po 50%) filtra powietrza przy gaźniku.

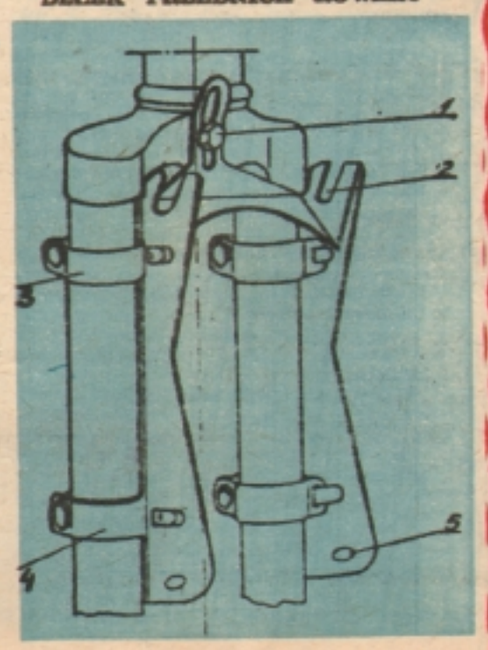
Instalacja elektryczna silnika GNOM składa się z iskrownika — prądnicy, świecy zapłonowej, lampy oświetleniowej oraz przewodów. Wyprzedzenie zapłonu jest stałe i wynosi około 2 mm przed gmp. Przerwa między stykami przerywacza winna wynosić 0,4—0,5 mm, zaś odległość między elektrodami świecy zapłonowej M14 (wartość cieplna 145 wg. Boscha) — 0,4—0,6 mm; wielkości te należy sprawdzać przy użyciu szczelinomierza. Do lampy oświetleniowej należy używać żarówki 6V, 2,7 W, przy czym do instalacji oświetleniowej podłączyć można również tylną lampę oświetleniową z żarówką 6 V, 0,5 W.

Smarowanie gładzi cylindrowej, łożysk korbowodowych oraz łożyska tocznego 6203 odbywa się przy pomocy oleju dolewanego do paliwa w stosunku 1:20; drugie łożysko (6202) osadzone w podstawie iskrownika wypełniane jest smarem w czasie montażu silnika i nie wymaga dodatkowego uzupełniania smaru. Okresowo należy sprawdzać i nasycać olejem filcową szczoteczkę iskrownika, chroniąc przy tym przed zaolejeniem styki przerywacza.

Co pewien czas należy również oczyszczać króciec wydechowy łącznie z otworem cylindra, najlepiej przez wypalanie nagromadzonych zanieczyszczeń.

UWAGA! Podane powyżej zalecenia obsługowe dotyczą też doczepnych silników rowerowych R-61, znajdujących się już od dawna w sprzedaży.

MOCOWANIE UCHWYTU DO WIDEŁEK PRZEDNICH ROWERU



ILUSTROWANY PORADNIK MOTORU DLA KIEROWCY

(33)

NAPRAWA CYLINDRÓW SILNIKA

Naprawa cylindrów silnika polega na pomiarze i ocenie zużycia cylindrów oraz na przywróceniu zużytym cylindrom prawidłowego kształtu geometrycznego przez obróbkę skrawaniem.

W poszczególnych przypadkach naprawa cylindrów może obejmować także usunięcie uszkodzeń gładzi cylindrowych (np. pęknięć) lub też może polegać na regeneracji cylindrów, zużytych poza ostatni nadwymiar naprawczy, przez tulejowanie bądź wymianę tulei cylindrowych (przy wstawianych tulejach cylindrowych).

Naprawę cylindrów silnika przeprowadza się w ramach głównej naprawy silnika (co 80—100 tys. km.), a na potrzebę jej wykonania wskazuje spadek mocy silnika przy równoczesnym wzroście zużycia oleju i paliwa. Przeprowadzony pomiar ciśnienia sprężania powinien wykazać znaczny spadek ciśnienia (o około 25%) w stosunku do wymaganego ciśnienia sprężania dla danego silnika.

Przebieg naprawy cylindrów silnika jest następujący:

Pomiar zużycia cylindrów i dobór wymiaru naprawczego.

1. Po wykonaniu rozbiórki silnika należy kadłub silnika starannie oczyścić, a następnie przetrzeć gładzie cylindrów celem usunięcia z ich powierzchni resztek osadu węglowego, oleju itp. pozostałości.

Następnie należy przejrzeć powierzchnie gładzi, odpowiednio je oświetlając, celem stwierdzenia czy nie wykazują one śladów pęknięć, głębokich wżerów lub innych nienormalnych śladów zużycia.

2. Przy użyciu odpowiedniej średnicówki z czujnikiem należy przeprowadzić pomiary zużycia cylindrów, mierząc każdy cylinder w dwóch płaszczyznach: przechodzącej przez oś wału silnika oraz prostopadłej do tej osi.

Rys. 1. Sposób pomiaru zużycia cylindra przy użyciu średnicówki z czujnikiem.

W każdej płaszczyźnie należy wykonać co najmniej 3 pomiarów wzdłuż wysokości cylindra, przy czym pomiar pierwszy powinien być tuż pod tzw. „progiem”, a ostatni — powinien być odległy od dolnej krawędzi cylindra o około 15 mm. Wyniki pomiarów należy zanotować.

Jako normalne zużycie gładzi cylindrowej przyjmuje się wyrobienie o zarysie pokazanym na rys. 2, pozbawione głębszych rys, wżerów itp.

(d.c. na str. 14)