

*wiejska*  
Motor

24 (373) • 14 CZERWIEC • 19

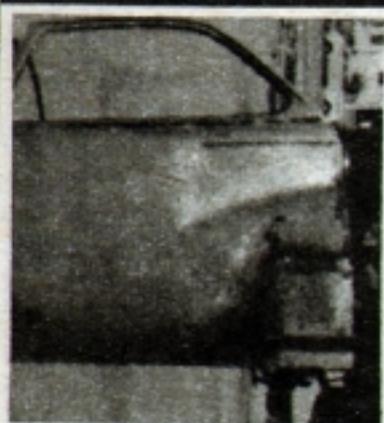
3 ZŁOTE

ROK V

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJ



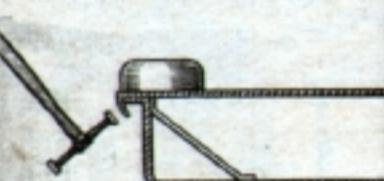
Pani i Panie:  
Monikas SAM-ON  
WARSZAWA  
Plac Defilad  
28 czerwca 1959



Tak będzie wyglądało połączenie po przeprowadzeniu wspomnianych zabiegów. Jest ono właściwie gotowe do przyjmowania na szkielet.



Jeżeli wycinaliśmy w celu usunięcia uszkodzeń części szkieletu teraz należy przeprowadzić połączenie go w całość.



Szkielet i połączenie już całkowicie gotowe. Dokonujemy ich połączenia. Przy użyciu młotka biały-charskiego i podkładu zagniaty krawędź połączenia na obrzeżu szkieletu.



Teraz dokonujemy pasowania drzwi w otworze drzwiowym. Jest to bardzo istotna czynność, gdyż nawet takie drzwi, które bezpośrednio po wypadku pasowały w otworze, po naprawie blach w wyniku powstania naprężeń spawalniczych mogą się nie domykać lub szpara drzwiowa może przekraczać dopuszczalne wielkości.



Po dopasowaniu drzwi naprawę możemy uznać za zakończoną i przystąpić do czynności wykończeniowych, po przeprowadzeniu których drzwi powinny wyglądać jak nowe.

# Gażniki motocykli Junak M-07

W bieżącym roku coraz częściej widać na naszych szosach krajowe motocykle Junak 350 produkowane przez Szczecinską Fabrykę Motocykli. Jest to produkcja stosunkowo "młoda" podlegająca nieznakomym w tym stadium zmianom czy poprawkom związanym z nieustannym ulepszaniem sprzętu. Podobnie rzecz mijała się z gaźnikiem. W pierwszych seriach zastosowano importowane gaźniki Amal, następnie wytwórnia przeszła na części gaźników Jikov, znane nam już z motocykli Jawa, aż wreszcie w grudniu 1958 r. rozpoczęto instalowanie krajowych, nowoczesnych gaźników Pegaz 26 U1.

Nie będziemy zatrzymywać się dłużej nad gaźnikami Amal i Jikov, gdyż modele te są do siebie bardzo zbliżone, a do zorientowania w ich działaniu czy obsłudze wystarczą informacje zawarte w poprzednich odcinkach o gaźnikach motocykli Jawa. Inaczej sprawa się przedstawia w odniesieniu do gaźnika Pegaz-26U1. Dwie są przyczyny, dla których poświęcimy nieco więcej miejsca tej konstrukcji. Pierwsza – czysto praktyczna – wynika z zwykłej konieczności zapoznania się z nieznanym sprzętem. Druga przyczyna – o nieco ogólniejszym charakterze – wydaje się nam również godna uwagi. Gaźnik Pegaz 26U1 jest pierwszym modelem torującym drogi całej serii gaźników motocyklowych, które za parę lat doprowadzą do unifikacji i modernizacji całego sprzętu w tym zakresie oraz wyrygującą znane dotychczas odmiany G16 czy G20 i ewentualnie inne importowane. Ponadto nowa nazwa gaźnika Pegaz wkracza w niedługim czasie w dziedzinę samochodową pośrednicząc i modernizując ten odcinek motoryzacji.

Zasada działania wszystkich tych gaźników, jak w ogóle sylnik i gaźnik

Na zakończenie dostajemy się do dyszy głównej. Rozpy-

lacz zaleca się wykręcać tylko w razie wyraźnej konieczności. Wszystkie części gaźnika należy przemycić w czystej benzynie lub naftie. Dysze oraz kanały przedmuchowe i sprężony powietrzem (lub zwykłą pompką). Zwracać należy uwagę, aby nie uszkodzić pływaka, a szczególnie związanego z nim dźwigienki, gdyż narazić się można na trudności z utrzymaniem poziomu paliwa.

Zakładając przepustnice należy zwrócić uwagę na położenie iglicy rozpylacza. Jest ona osadzona na górnym płaszczyźnie przepustnicy i zabezpieczona zapinką. Ustawienie tej iglicy wywiera poważny wpływ na działanie silnika w zakresie średnich i dużych obciążen. Wskaznikiem w tym względzie są rowki iglicy, które stanowią oparcie dla zapinki.

Pozostaje jeszcze ostatnia

czynność regulacyjną przeprowadzaną już na gaźniku i silniku pracującym a mianowicie regulacja obrotów biegu jasłowego.

Przed przystąpieniem do właściwej regulacji silnik rozgrzewamy. W celu ustawienia możliwie niskich i regularnych obrotów silnika manipulujemy śrubą regulacji mieszanki oraz przymknęciem przepustnicy. Opariamy się na znanej nam zasadzie możliwie maksymalnego przymknięcia przepustnicy oraz w drugim etapie zapewnienia regularności biegu

śrubą regulacji mieszanki. Parę prób wg tych wskazówek doprowadzi do spokojnej pracy silnika na biegu jasłowym.

Regulacja silnika na średnich i dużych obciążeniach może być przeprowadzona przy pomocy iglicy przepustnicy. Wyposażona jest ona w 6 rowków służących jako osadzenie dla zapinki. Podciąganie tej iglicy w góry powoduje wzmacnianie mieszanki i odwrotnie – opuszczenie zubożenia mieszanki.

mgr inż. A. OGRODKI

SILNIK GAZNIK								
Typ	Moc KM	Sprz.	sprz.	pojem.	ilosc	Marka	Typ	Spred.
03	17	7,1	349	5700	Amal	276/117 R	25 4	dzielona jednolita
					Amal	376	25 4	r. 57—58
					Jikov	2926-M12	26	"
					Pegaz	26 U1	26	r. 58
								r. 59

W kolejnych odcinkach naszego cyklu artykułów o podwyższaniu mocy silników dwusuwowych (Motor 19/59 — zasady dokonywania przeróbek, 20/59 — dobór wielkości gaźnika, 21/59 — prawidłowa długość przewodu ssaczo-gąsienicowy, 22/59 — wielkość okien wlotowych) opisujemy dziś

## ZASADY ZMINIĘSZANIA SZKODLIWEJ PRZESTRZENI SKRZYNI KORBOWEJ

Wpływający do skrzyni korbowej jak i wypływający przez kanały przelotowe strumień, powinien na swej drodze mieć jak najmniej przeszkód w postaci ostrych krawędzi i gwałtownych zmian kierunku. Jeżeli takowe istnieją, należy usunąć je przez odpowiednie wypilowanie kanałów. W niektórych silnikach oplata się nawet stoczyć skosno krawędzie kół zamachowych w sposób zapewniający korzystniejsze ukształtowanie kanałów i uzyskanie lepszego przepływu mieszanki.

Oczywiście w takim przypadku należy w korpusie skrzyni korbowej wstawić odpowiednie pierścienie wyrównawcze, zmniejszające powstałą szkodliwą przestrzeń.

Zmniejszenie przestrzeni szkodliwej w skrzyni korbowej ma na celu nie tyle poprawienie stopnia napętlania, ile uzyskanie większego wstępniego sprężenia mieszanki, co umożliwia z kolei lepsze przepiękanie cylindra. Uzyskuje się to zazwyczaj przez zmniejszenie do minimum lużu pomiędzy kółami zamachowymi, a skrzynią korbową, oraz wstawienie pierścienia (tzw. podkowy) na obwódzie skrzyni korbowej pomiędzy kółami zamachowymi.

Luz między kółami zamachowymi a ścianami skrzyni korbowej może być zmniejszony do ok. 0,3—0,5 mm przez mocowanie blaszanych krążków z boku do kół zamachowych, za pomocą 3–4 wkrętów. Mocowanie pierścienia między kółami zamachowymi zależy od konstrukcji skrzyni korbowej. Zazwyczaj mocowany jest on przez wcisnięcie w wykonane w obu połówkach skrzyni korbowej wycioszenie, oraz ustalenie z pomocą kołka.

Pomiędzy larem korbowodu a pierścieniem ("podkową") jak również między pierścieniem i kółami zamachowymi należy zachować luz rzędu 0,5 mm.

Jeżeli koła zamachowe posiadają wywiercone dla wyważenia duże otwory, należy zamknąć je przez załatwowanie cienkimi blaszkami lub wypełnienie ciasno wtwoczonym korkiem. Wszelkie prace przy wypełnianiu skrzyni korbowej należy wykonywać dokładnie i starannie, aby podczas pracy silnika nie występowało ocieranie wału korbowego lub poluzowanie się wstawionych elementów.

Należy dodać, że absolutnie nie opłaca się wykonywanie takich prac jak np. wypełnianie górnej części tylka co jest często praktycznie niewykonalne oraz np. szafowanie i polerowanie korbowodu, celem rzekomego zmniejszenia oporów ruchu. Dokładne polerowanie korbowodów stosowane jest czasem ze względów wytrzymałościowych, aby usunąć ewentualność występowania działania karbu. (cich)

