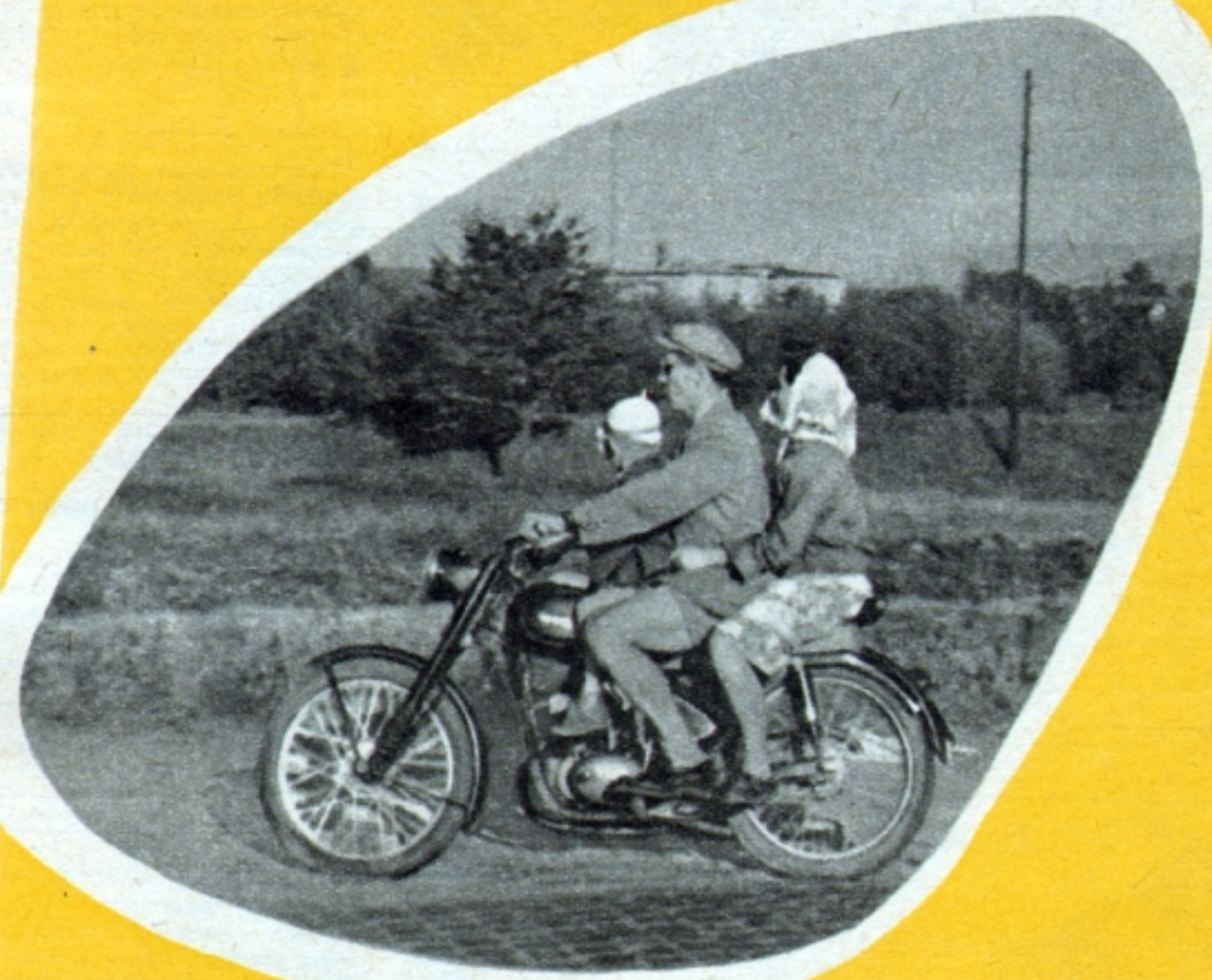
Motor

16 (416) • 17 KWIETNIA • 1960
3 ZŁOTE ROK IX
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE



600 tysiącom naszych motocyklistów, a także automobilistom życzymy bezpiecznego sezonu.

RADY MECHANIKA

NITOWANIE

W eksploatacji pojazdów mechanicznych rzadko się zdarza potrzeba nitowania grubszych elementów, gdyż lepsze usługi oddaje w takich przypadkach spawanie elektryczne bądź też tlenowe. Dlatego też ograniczymy się do paru wskazówek odnośnie nitowania blach .

Z dwóch ewentualności — małej ilości nitów o większej średnicy i dużej ilości o małej średnicy — wybieramy zawsze tę drugą. Jest to oczywiste. Nasze ubranie jest przecież szyte ściegiem ciągłym, a nie przerywanym, prawda? Wynika z tego, że najlepsze byłoby liniowe, ciągłe, zgrzewanie elektryczne. Niestety, zadowolić się musimy zgrzewaniem i do tego tylko punktowym — dostępnym dla każdego — czyli — nitowaniem.

Najczęściej używać będziemy nitów o średnicy 2,5—3 mm, pamiętając, że nity powinny być wykonane z materiału o twardości zbliżonej do twardości łączonych blach. Jeżeli więc nitujemy np. aluminiową powłokę przyczepki motocyklowej użyjemy nitów aluminiowych. Przy nitowaniu np. stalowych wsporników do stalowych błotników zastosujemy nity stalowe.

Co jednak zrobić, gdy mamy połączyć materiał twardy z miękkim (aluminium ze stalą)? Nie ma innego sposobu jak tylko kompromis — nit duralowy, którego twardość będzie pośrednią między twardościami łączonych materiałów.

Przy łączeniu blach aluminiowych wyznaczamy (trasujemy) wszystkie otwory na **jednej** blasze, punktujemy je i wiercimy. Ponieważ aluminium jest miękkie, przy wierceniu powstaną spore grady na krawędzi otworu. Do ich usuwania używamy wiertła o średnicy 6—8 mm osadzonego w rączce od pilnika. Wiertło to dociskamy i pokręcamy ręką.

Po usunięciu gradów składamy obie blachy na zakładkę szerokości 18—20 mm, odznaczamy rysikiem poprzez wywiercone już otwory kilka miejsc na otwory w drugiej blasze (np co piąty otwór), wiercimy je i po ponownym złożeniu skręcamy obie blachy małymi śrubkami. Teraz dopiero poprzez wykonane już otwory wiercimy otwory w dolnej blasze, usuwamy grady i wkładając od spodu nity, kolejno je zaklepujemy.

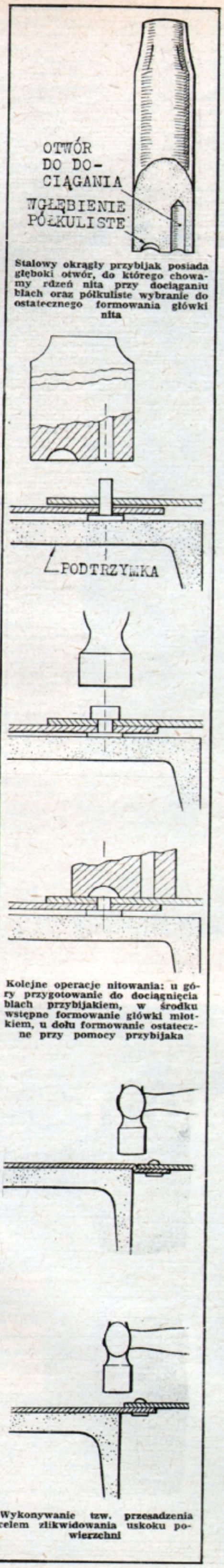
Aby połączenie nitowane było mocne musimy posłużyć się specjalnym narzędziem stalowym, pokazanym na rys. Narzędzie to łatwo wykonać samemu.

Po włożeniu nita kładziemy blachy na tzw. podtrzymkę w taki sposób, aby do podtrzymki dotykał tylko łeb nita. Jako podtrzymki używamy żelaznego kątownika lub ceownika zamocowanego w imadle. Gdy musimy nitować nity trudno dostępne lub nie mamy możliwości położenia nitowanych elementów na imadło, używamy jako podtrzymek ciężkiego młotka, który będzie dociskany do nita przez naszego pomocnika. Następnie nakładamy na wystającą do góry część nita nasze narzędzie, które nazywać będziemy przybijakiem, tak, aby nit wszedł w głęboki otwór narzędzia. Uderzamy lekko 3—4 razy młotkiem w przybijak. Zapewnia to dociągnięcie obu łączonych blach. Gdy początkowo głuche odgłosy uderzeń zamienią się w dźwięczne — metaliczne oznacza to, iż obie blachy zostały do siebie dociągnięte. Następnie zdejmujemy przybijak i 2—3 razy uderzamy dość silnie gołym młotkiem w rdzeń nita, aby wstępnie uformować jego główkę. Po tym nakładamy na główkę nita półkuliste wybranie przybijaka i kilkoma uderzeniami młotka formujemy ostatecznie półkolisty kształt główki.

Szereg nitów zaklepujemy po kolei, a gdy dochodzimy do śrubek łączących, wyjmujemy je i zakładamy nity na ich miejsce, po czym je zaklepujemy w sposób podany powyżej.

Połączenie zakładkowe nie wygląda zbyt estetycznie, toteż czasami opłaca się dodatkowa operacja, którą wykonujemy na prostej krawędzi podtrzymki przy pomocy młotka. Należy tylko podkreślić, iż uderzać trzeba w blachę, a nie w nity i do tego niezbyt silnie.

MECHANIK



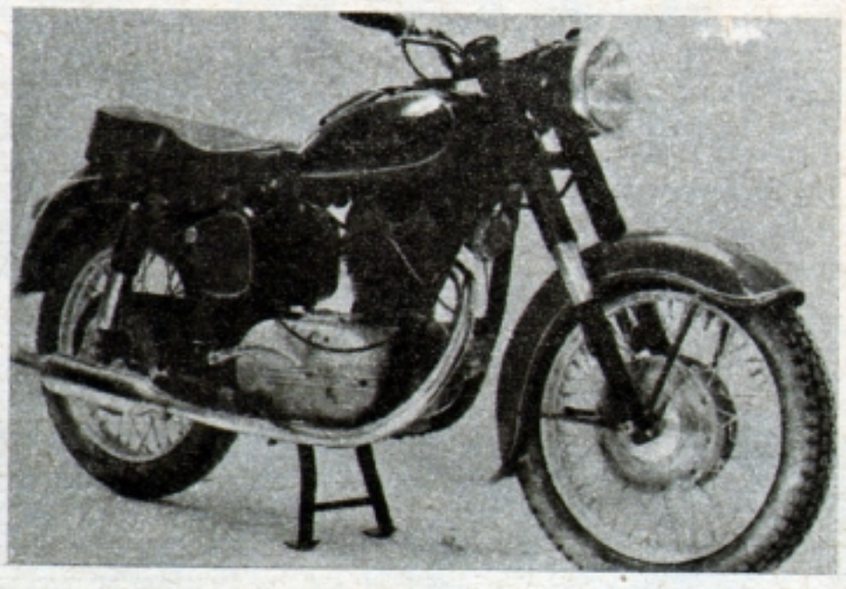
Stalowy okrągły przybijak posiada głęboki otwór, do którego chowamy rdzeń nita przy dociąganiu blach oraz półkuliste wybranie do ostatecznego formowania główki nita

Kolejne operacje nitowania: u góry przygotowanie do dociągnięcia blach przybijakiem, w środku wstępne formowanie główki młotkiem, u dołu formowanie ostateczne przy pomocy przybijaka

Wykonywanie tzw. przesadzenia celem zlikwidowania uskoku powierzchni

FABRYCZNY SERWIS INFORMACYJNY

SFM



Model przejściowy motocykla JUNAK pomiędzy typem M-07 a M-10. Obecnie produkowana jest seria 800 szt. tych motocykli w dwubarwnym wykonaniu.

W celu zabezpieczenia użytkownikom wygodniejszej i bezpieczeniejszej jazdy, w roku 1959 przystąpiono do realizacji szeregu ulepszeń motocykla JUNAK MO7, w wyniku czego powstaje nowy model JUNAK M-10. (Oznaczenia MO7 i M-10 oznaczają typ podwozia).

Oto ważniejsze ulepszenia, które dotychczas zostały wprowadzone do produkcji motocykla poprzez dokonanie zmian konstrukcyjnych zespołów (w nawiasie podajemy nr fabr. ramy, od którego dotyczy zmiana):

Koła z szerokimi piastami (3364), pełna osłona łańcucha (7476), podnóżek pasażera z pokryciem gumowym (7476), tylna lampa z plastyku (9120), głębokie błotniki (11750).

Wraz z zastosowaniem szerokich piast zmieniony został hamulec tylny. Zamiast cięgna zastosowano linkę hamulcową, która umiejscowiona jest z lewej strony motocykla, tj. z przeciwnej strony w stosunku do poprzedniego rozwiązania.

W kilku przypadkach mogą wystąpić odchylenia w kolejności niniejszej numeracji fabrycznej.

Modernizacja motocykla postępuje więc stopniowo. Do całkowitej modernizacji motocykla — modelu M-10 pozostały jeszcze do wprowadzenia w br. następujące zespoły: światło STOP (automat), kontrolka biegu luzem i osłona reflektora.

O dokonaniu tych zmian konstrukcyjnych będziemy informować Czytelników na bieżąco w Fabrycznym Serwisie Informacyjnym.

* * *

Informujemy użytkowników motocykla JUNAK, że z Przedsięb. Zaopatrzenia Sprzętu Samochodowego Motozbyt w Łodzi (ul. Brukowa 16) została zawarta umowa o wyłączności sprzedaży części zamiennych. Na jej podstawie hurtownia zaopatruje posiadaczy motocykli JUNAK we wszystkie części zamienne poprzez swoje sklepy, jak również dostarcza je pocztą.

Pragniemy nadmienić, że dostawy części zamiennych dla rynku krajowego, winny w br. zaspokoić potrzeby użytkowników.

JANUSZ KAMIŃSKI
SFM

FABRYCZNY SERWIS INFORMACYJNY

JAKIE BADANIA DROGOWE MOTORU W NAJBLIŻSZYM CZASIE?

W pierwszym półroczu bieżącego roku przewidujemy publikację następujących BADAŃ DROGOWYCH MOTOCYKLI według następującej kolejności:

— Motocykl MZ-ES-250 z przyczepą Stoye
— Motocykl Junak M-10
— Motocykl SHL-150

oraz uzupełnienie badania drogowego motocykla WSK-MO6Z z nowymi przednimi amortyzatorami teleskopowymi.

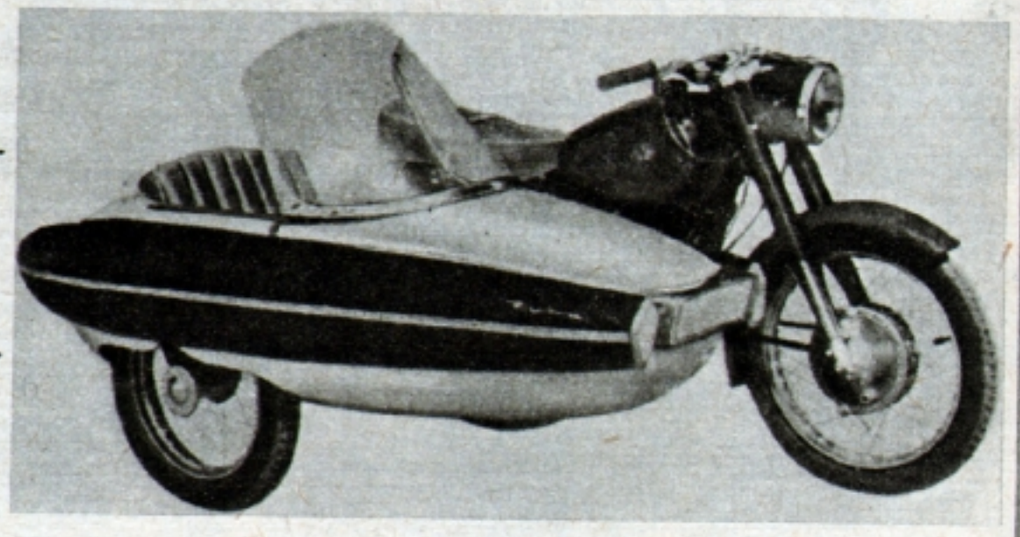
* * *

Na ukończeniu też znajduje się opracowanie BADANIA DROGOWEGO popularnego obecnie w kraju samochodu SKODA OCTAVIA-SUPER.

* * *

Jednocześnie informujemy, że Zakłady Metalowe Wrocław-Zakrzów przekazały do dyspozycji Redakcji moped RYŚ MR-1, który po okresie docierania też będzie poddany próbom drogowym oraz wydana zostanie nasza opinia o tym pojeździe w postaci 1 BADANIA DROGOWEGO MOPEDU.

NOWA DUNA



Nowy model seryjnej przyczepki do motocykla Pannonia (i innych pojazdów kl. 250 cm³) pod nazwą DUNA (Dunaj) ukaże się w sprzedaży w Węgierskiej Republice Demokratycznej. Model OK-4 posiada 16-calowe ogumienie, interesująco odchylaną górną część nadwozia z owiewką z pleksiglasu oraz udaną „samochodową" sylwetkę zewnętrzną. Całość waży — zdaniem konstruktora — przeszło 60 kG.