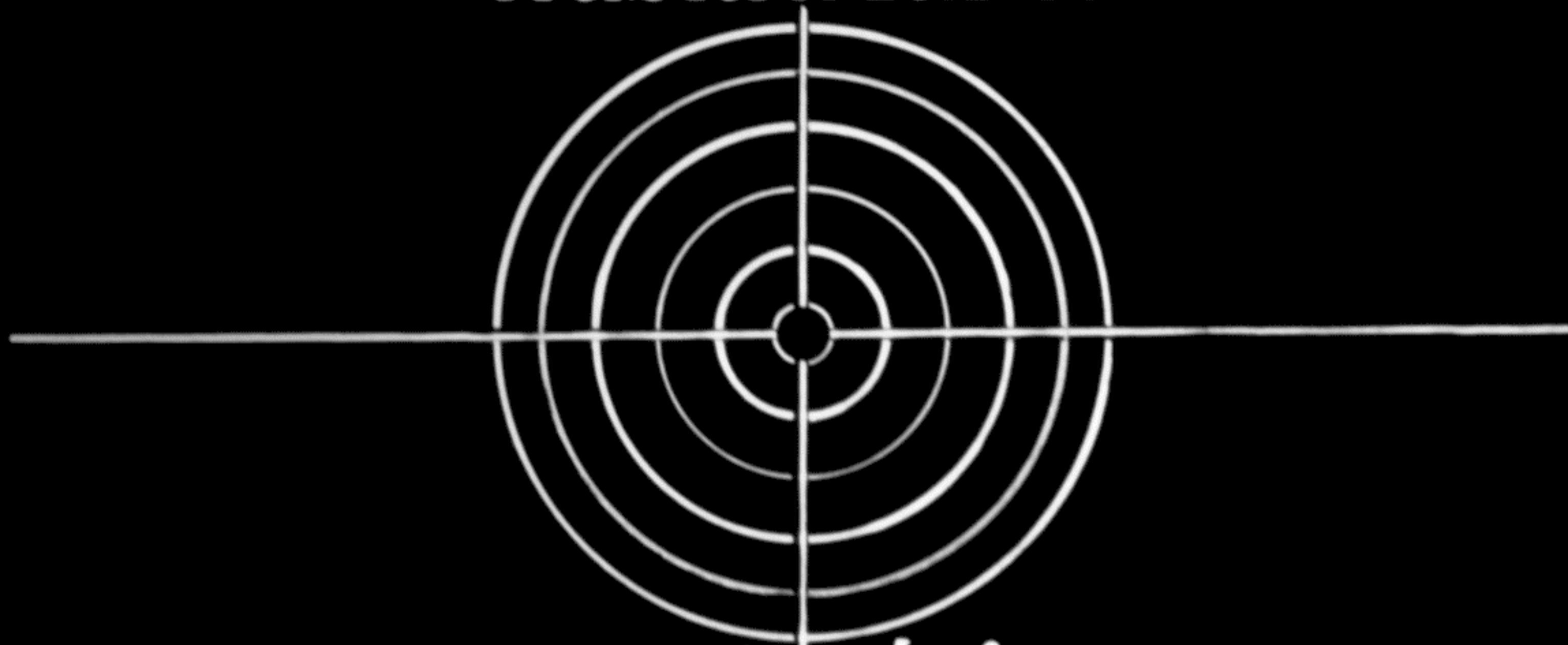


***Nastawianie***



***ostrości***

*Prerocza*

**WAF**

**SZEFOSTWO SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ MON**

**Przezrocze nr 5/63**

**OGÓLNA BUDOWA MOTOCYKLA  
JUNAK**

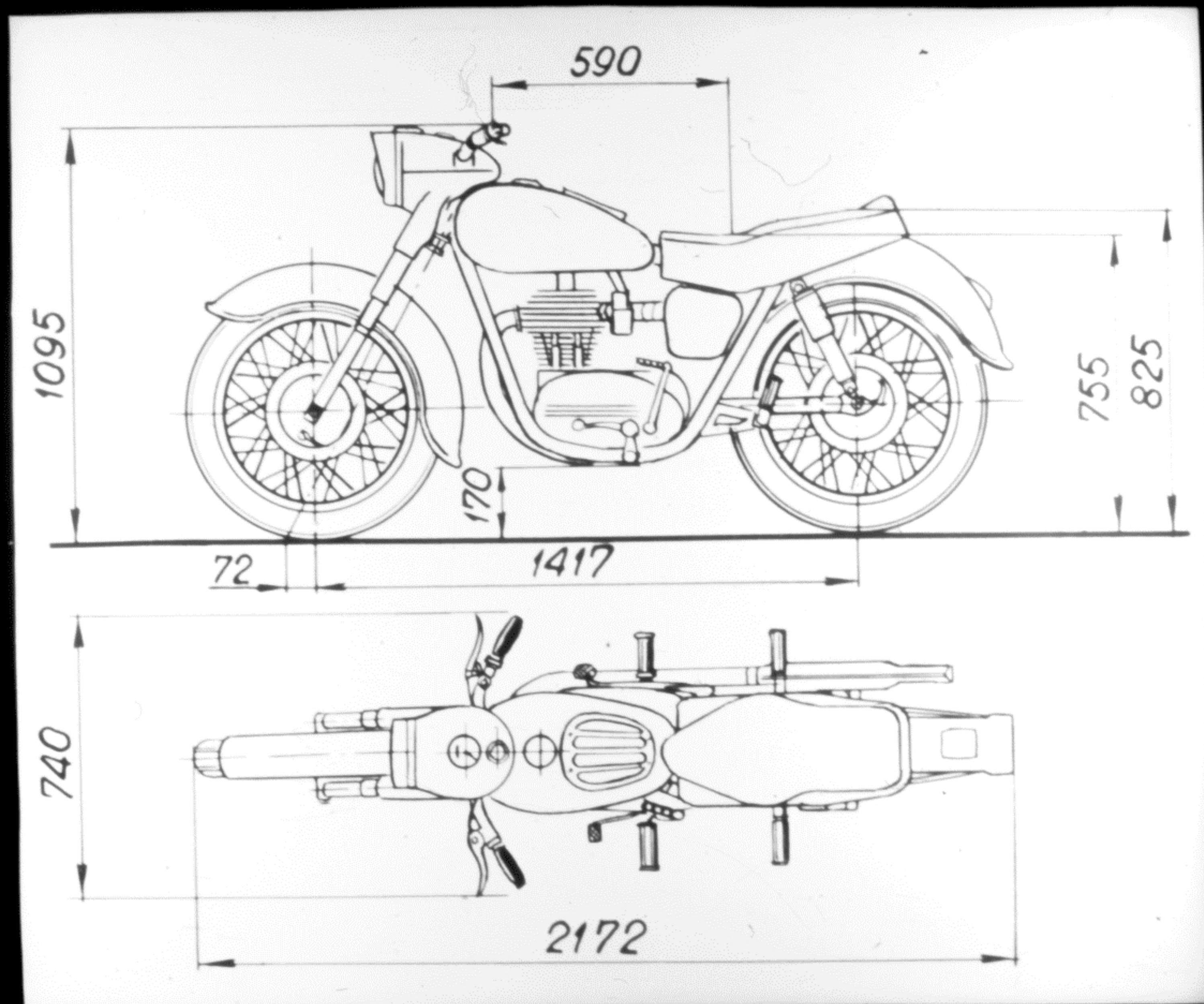
**Część I**

**Motocykl JUNAK M10-350 cm<sup>3</sup> jest produkowany w Szczecińskiej Fabryce Motocykli od roku 1960. Stanowi on ulepszony typ motocykla MO7 produkowanego w latach 1956–59. Junak M10 w zasadzie przeznaczony jest dla celów turystyczno-sportowych, ale bywa również wykonywany w wersji transportowej, do szybkiego przewozu ładunków o wadze do 200 kg**

## Podstawowe dane charakterystyki technicznej motocykla

- Typ – M10 (bez wózka)
- Ciężar motocykla bez paliwa – 170 kg
- Dopuszczalne obciążenie – 200 kg
- Szybkość maksymalna – 125 km/godz
- Moc znamionowa przy 6000 obr/min – 19 KM
- Żużycie paliwa przy szybkości 65 km/godz. – 3,5 l/100 km

# A oto zasadnicze wymiary motocykla JUNAK M10



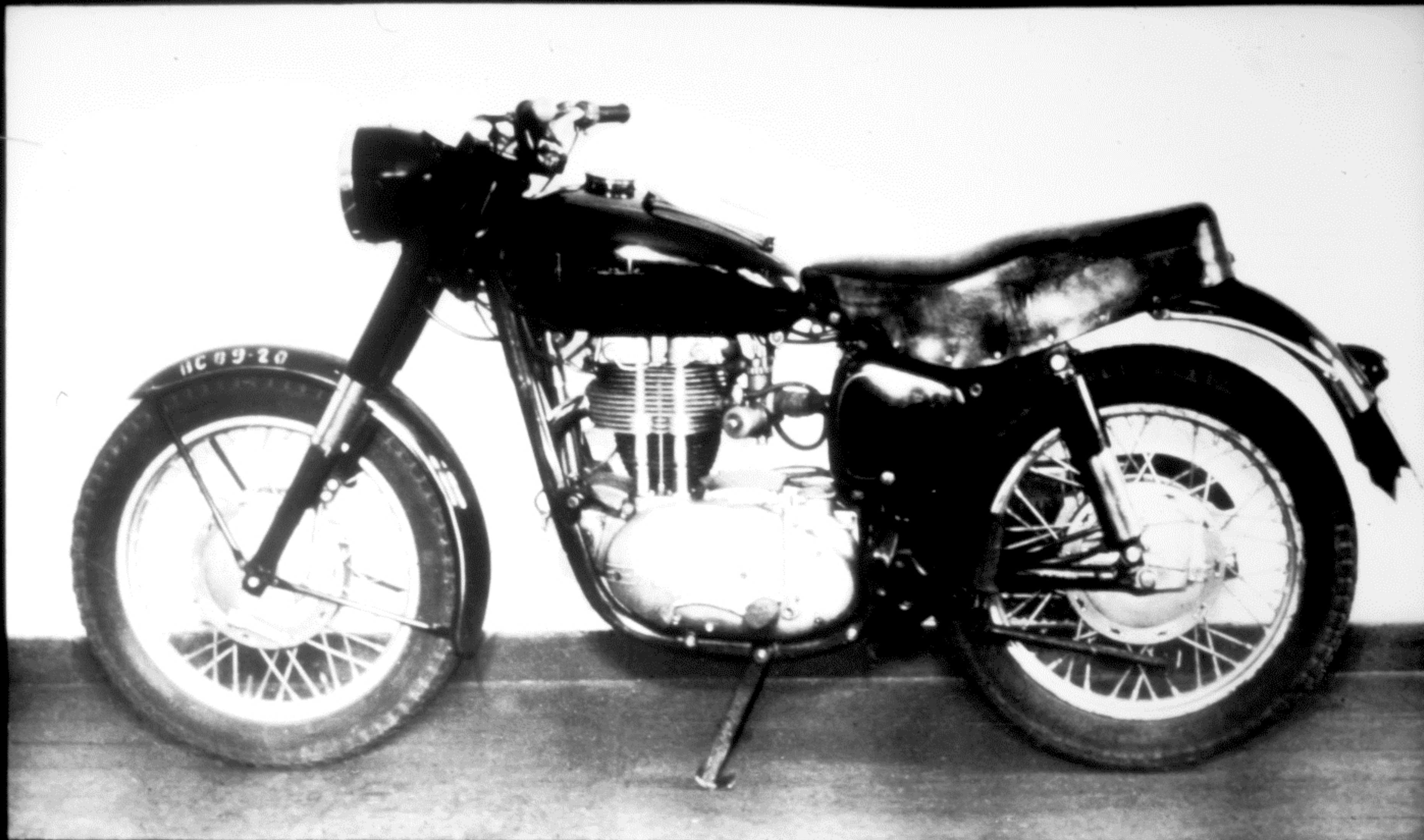
**Motocykl JUNAK M10 posiada dobre właściwości trakcyjne, zwiększoną stateczność, niski stosunek ciężaru do mocy. Odznacza się też dużą sprawnością mechaniczną, małym zużyciem paliwa oraz małą powierzchnią czołową wpływającą korzystnie na osiągnięcie znacznych szybkości ruchu. Przeniesienie napędu na tylne koło za pomocą łańcucha rolkowego przy równoczesnym zastosowaniu kłowego sprzęgła przeciążeniowego jest rozwiązaniem tanim, a zarazem dającym niezbędną elastyczność**

PORÓWNANIE WARTOŚCI PARAMETRÓW MOTOCYKLA  
JUNAK M-10 Z INNYMI RODZAJAMI MOTOCYKLI.

ZASADNICZE PARAMETRY MOTOCYKLI	Z SILNIKAMI CZTEROSUWOWYMI O POJEMN.				
	DO 125 cm <sup>3</sup>	DO 200 cm <sup>3</sup>	DO 250 cm <sup>3</sup>	350 cm <sup>3</sup> (JUNAK)	500 cm <sup>3</sup> I WIĘCEJ
MOC NOMINALNA SILNIKA	5,5	8,5	12	19	26
LICZBA CYLINDRÓW	1	1	1(2)	1	2(1)
PRZEKŁADNIA CAŁKOWITA NA BIEGU BEZPOŚREDNIM	1 : 7,4	1 : 6,4	1 : 6,2	1 : 5,6	1 : 5
ROZSTAW OSI ( w mm)	1250	1290	1320	1417	1430
SZEROKOŚĆ ( w mm)	670	710	710	740	760
WYSOKOŚĆ ( w mm)	900	940	960	1095	1100
WYSOKOŚĆ SIODŁA KIE- ROWCY OD ZIEMI ( w mm)	750	780	760	755	790
CIEŻAR WŁASNY ( w kg)	85	120	142	170	180
CIEŻAR NA JEDNOSTKĘ MOCY ( kg/km)	14	12	10,5	7,8	7
POJ. ZBIORN. PALIWA ( w l)	7,5	9	11	17	20

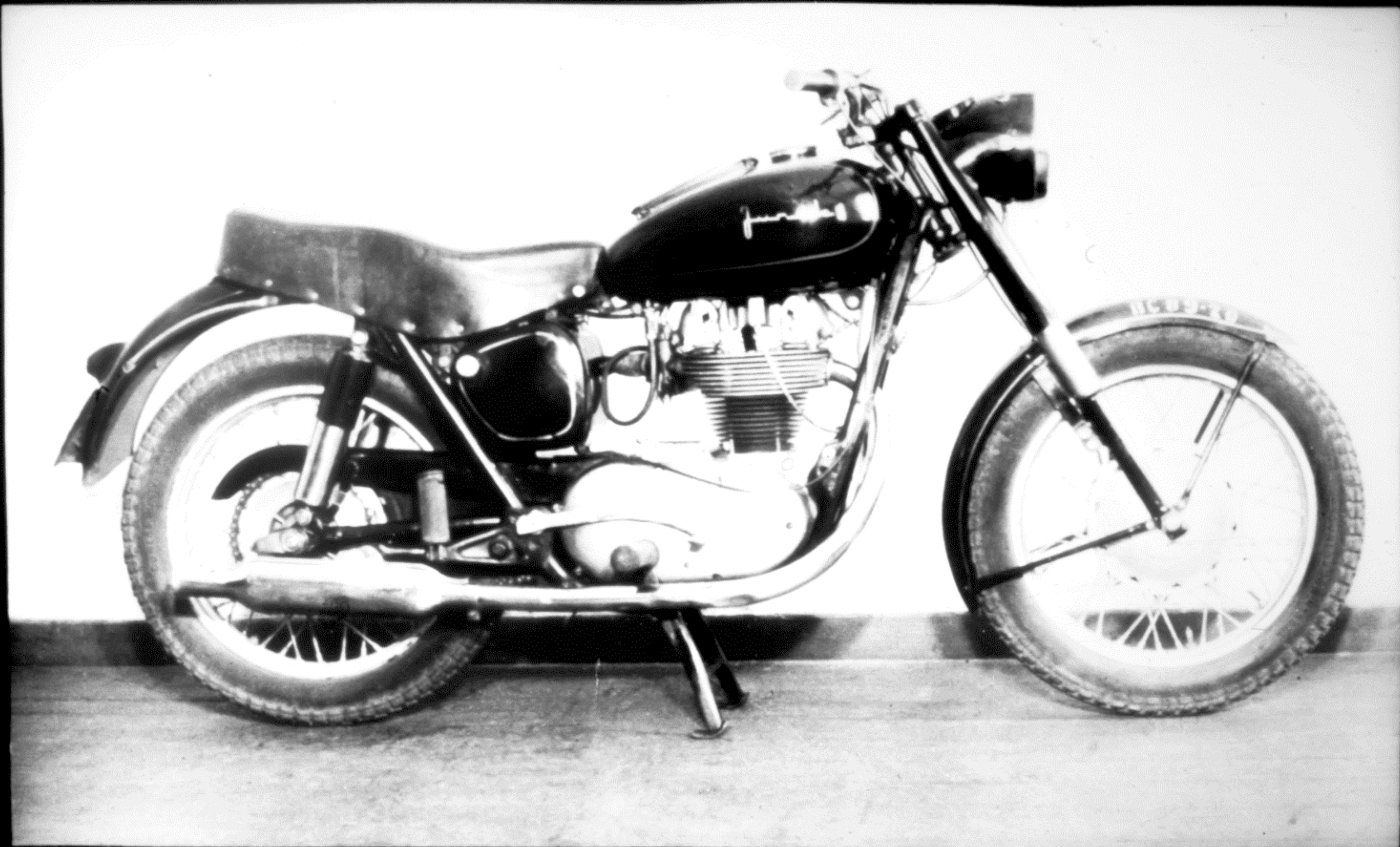


# Wygląd zewnętrzny motocykla



Lewa strona

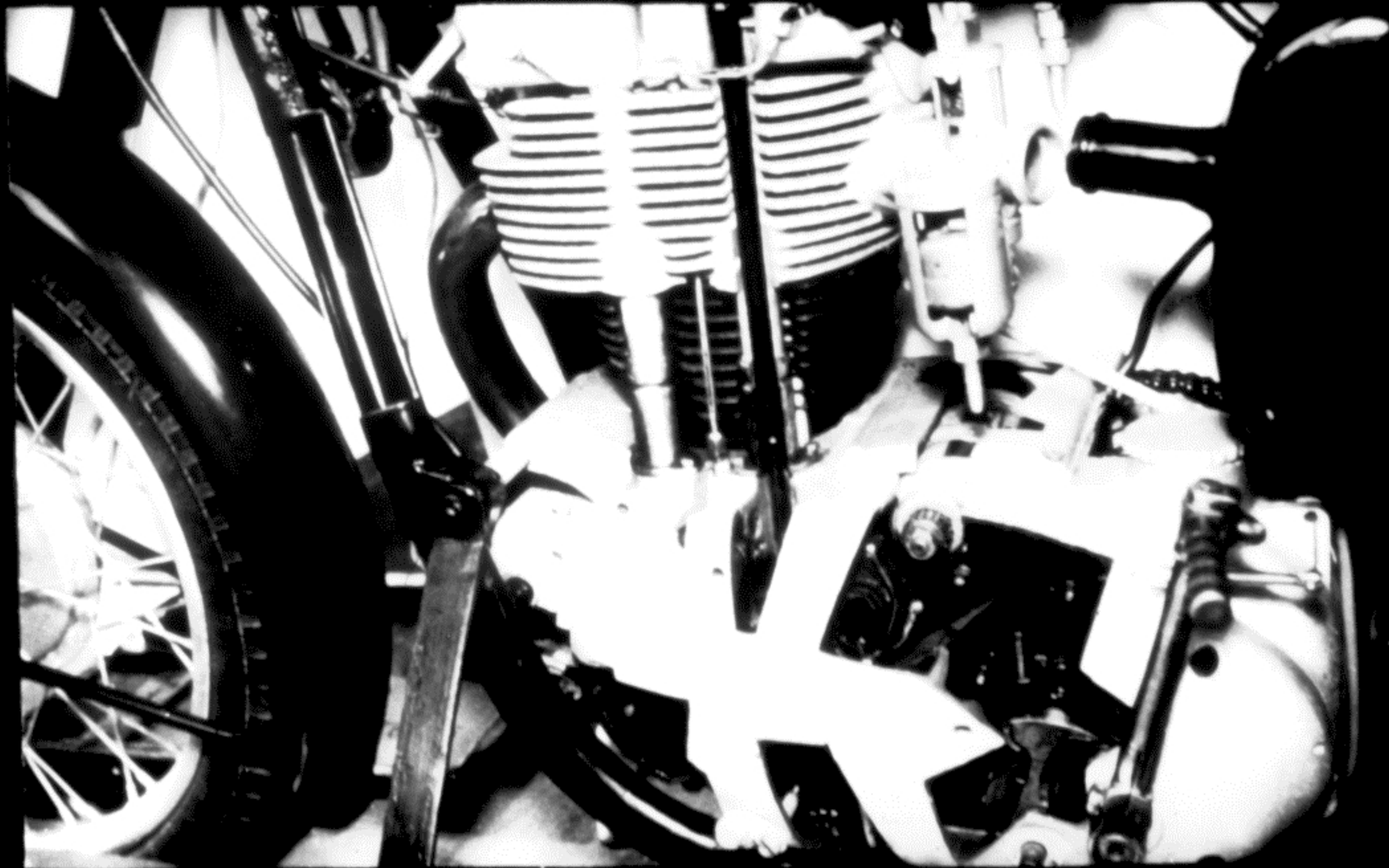
# Prawa strona



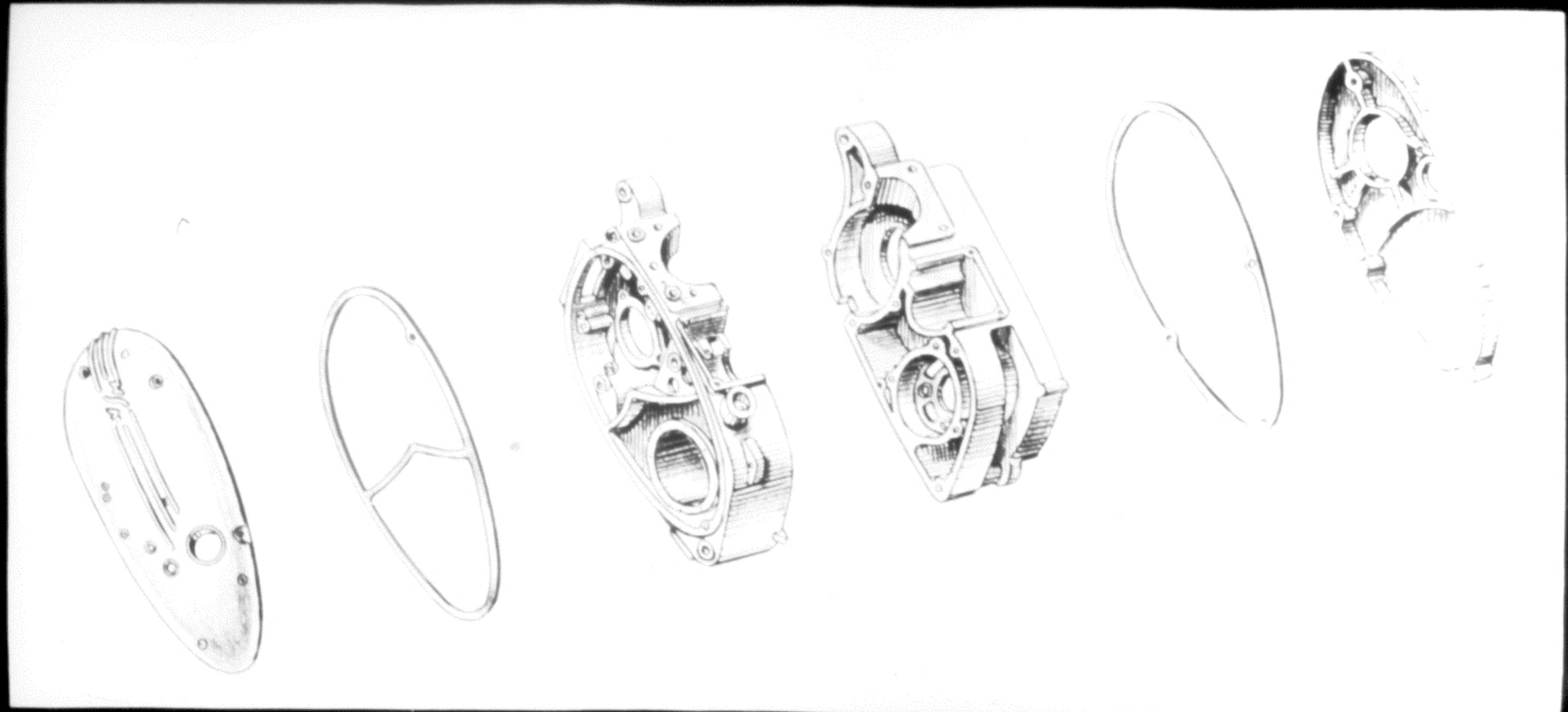
**Źródłem napędu motocykla jest jednocylindrowy, czterosurowy silnik gaźnikowy o następującej charakterystyce:**

- Typ** – **S03**
- Średnica cylindra** – **75 mm**
- Skok tłoka** – **79 mm**
- Pojemność skokowa** – **349 cm<sup>3</sup>**
- Stopień sprężania** – **7,0**
- Maksymalny moment obrotowy przy 3800 obr./min** – **2,8 kGm**
- Ciężar silnika suchego ze sprzęgłem i skrzynią biegów** – **63 kG**

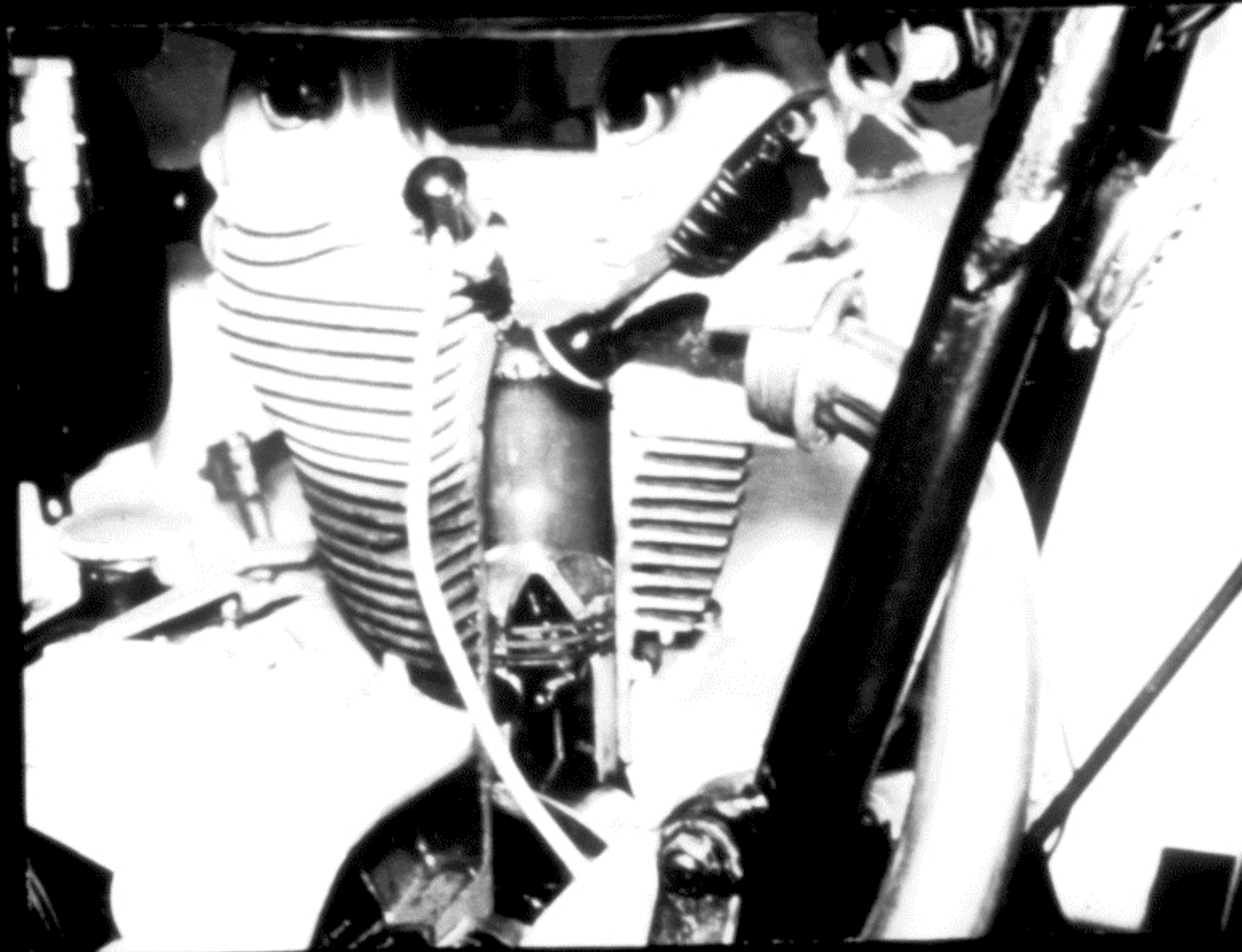
**Silnik jest przymocowany do ramy trzema śrubami (1, 2, 3) przechodzącymi przez tulejki wstawiane do bocznych rur ramy. Dodatkowe mocowanie głowicy do ramy zapewnia dostatecznie sztywne zawieszenie silnika**



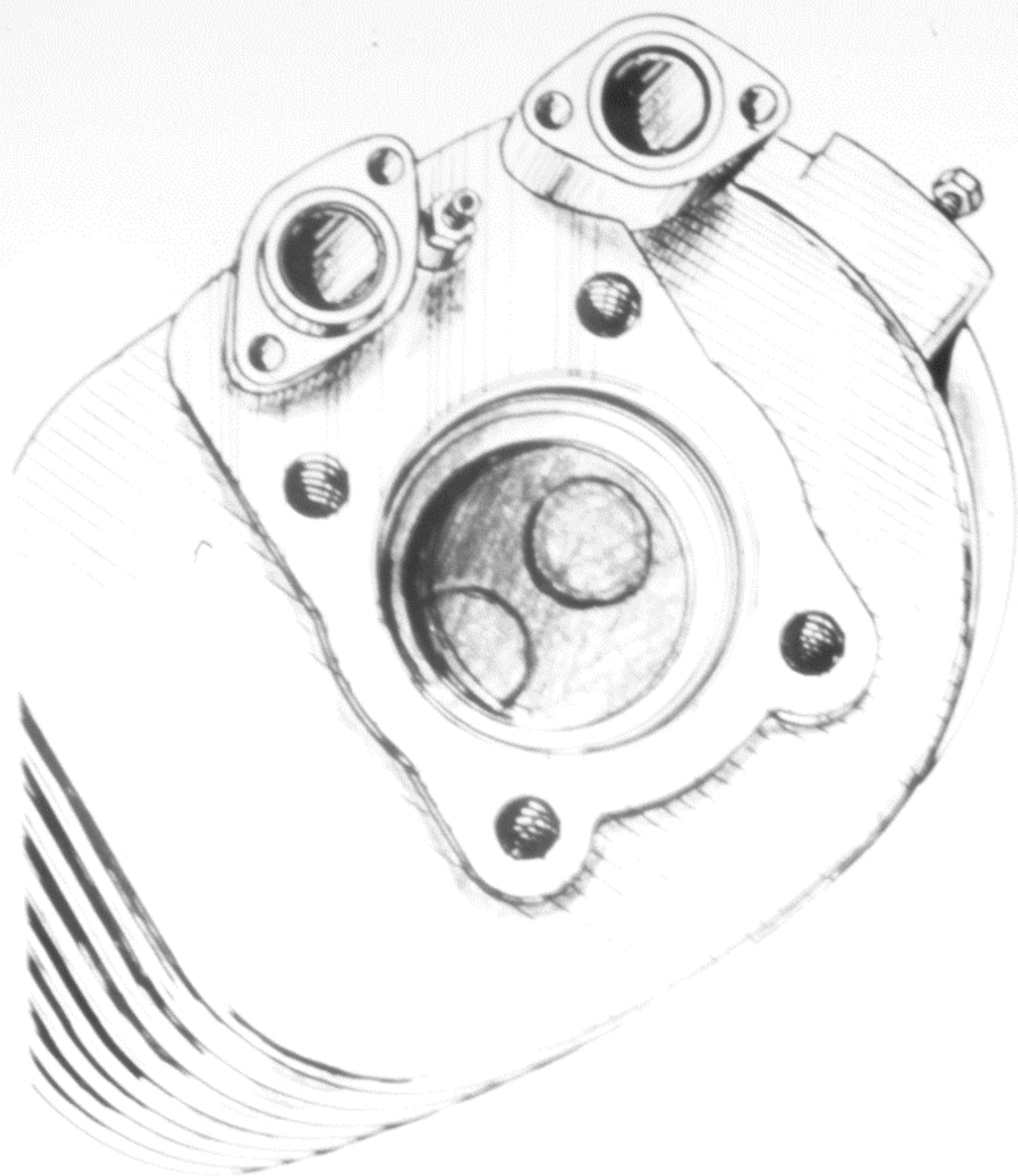
**Kadłub silnika jest odlany ze stopu aluminium, składa się z czterech części tj. dwóch połówek głównych zwanych obudowami i dwóch pokryw. Ponadto w kadłubie umieszczone jest sprzęgło i skrzynka biegów**



**Żeliwny cylinder i głowica ze stopu aluminiowego są gęsto użebrowane dla zapewnienia należytego chłodzenia. Głowica posiada dwie pokrywki osłaniające dźwigienki zaworowe. Cylinder wraz z głowicą umocowany jest do kadłuba czterema śrubami dwustronnymi (4 i 5)**



**Szczelność połączenia zapewnia specjalne wytoczenie głowicy, w które wchodzi cylinder. Dobrą jakość spalania uzyskuje się dzięki kulistemu kształtowi komory sprężania. Gniazda i prowadnice zaworów wykonane z brązu, są wymienne. W części przedniej głowicy znajduje się otwór kanału wylotowego, w części tylnej wlot do kanału ssącego**



**Tak wygląda głowica od  
wewnątrz**

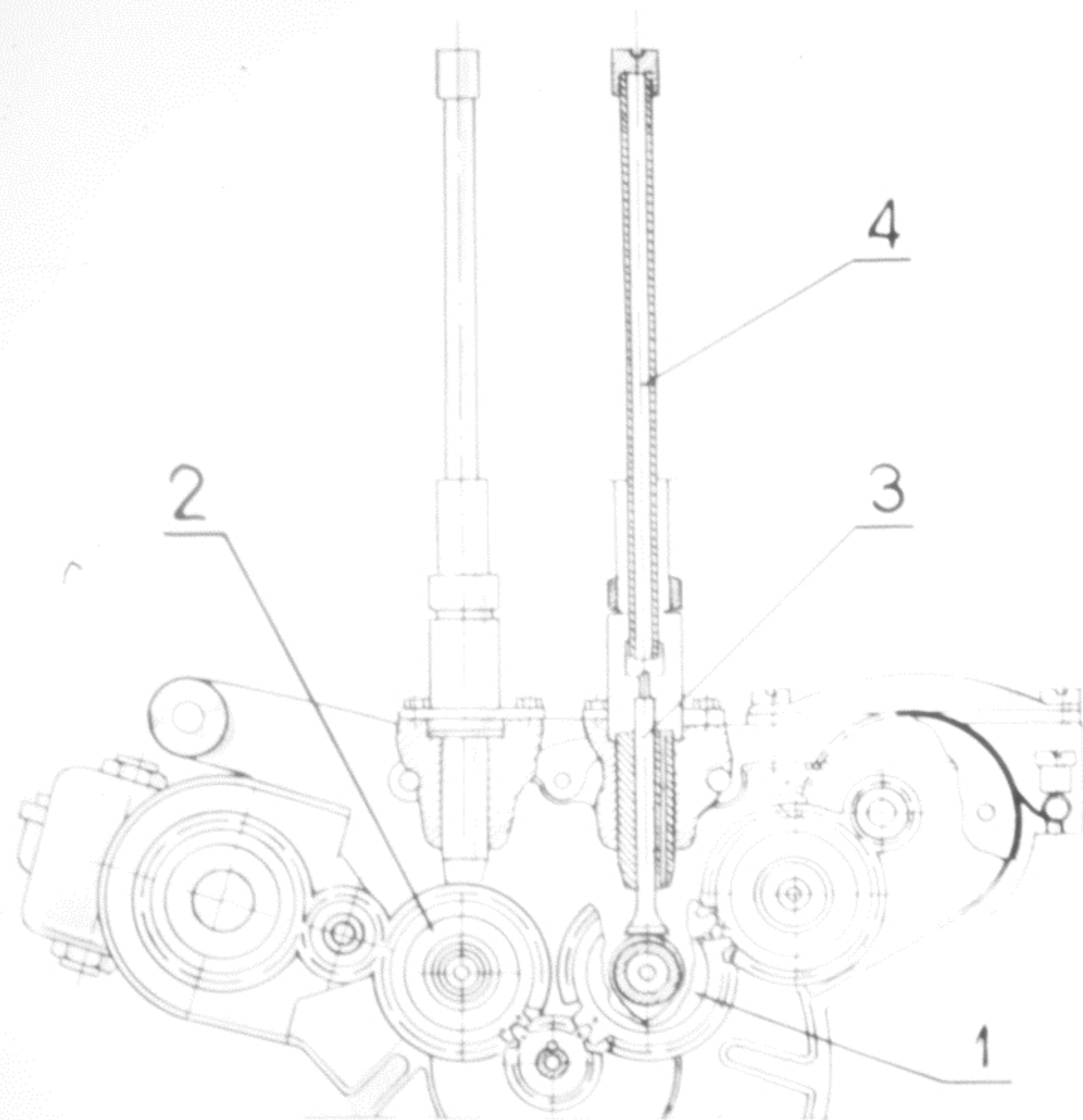


**Mechanizm korbowy składa się z wału pięcioczęściowego ułożyskowanego w trzech jednorzędowych łożyskach rolkowych i jednym ślizgowym. Korbówód zaś osadzony jest na łożysku rolkowym a sworzeń zamocowany w tłoku pływająco. Tłok jest ze stopu aluminiowego o denku wypukłym zaopatrzonym w dwa pierścienie uszczelniające i jeden zgarniający**



**Rozrząd silnika M03 określa się jako górnozaworowy,  
ze względu na umieszczenie oraz kierunek sterowa-  
nia zaworów (6)**





**W skład mechanizmu rozrządczego wchodzi dwa koła zębate (1 i 2) z krzywkami napędzającymi, dwa popychacze (3) z rurkowymi przedłużaczami (4), dźwigienki, miski, zamki i sprężyny zaworów oraz dwa zawory**

# GMP



# DMP

**Dla prawidłowego na-  
pełniania cylindra mie-  
szanką i opróżniania go  
ze spalin, zawory otwie-  
rają się i zamykają  
zgodnie z pokazanym  
wykresem**

**Luzy dla obu zaworów w zimnym silniku powinny wynosić 0,05 mm. W razie potrzeby reguluje się, przy czym najpierw luzuje się nakrętkę dociskającą, a następnie obracając mimośrodowy wałek dźwigienki zaworowej w kierunku znaku „+” zwiększamy luz, obracając natomiast w kierunku znaku „-” zmniejszamy luz danego zaworu. W zasadzie regulację luzu zaworów przeprowadza się po przebiegu około 3 000 km**

**W określonych miejscach (7 i 8) dokonuje się regulacji luzu zaworów**

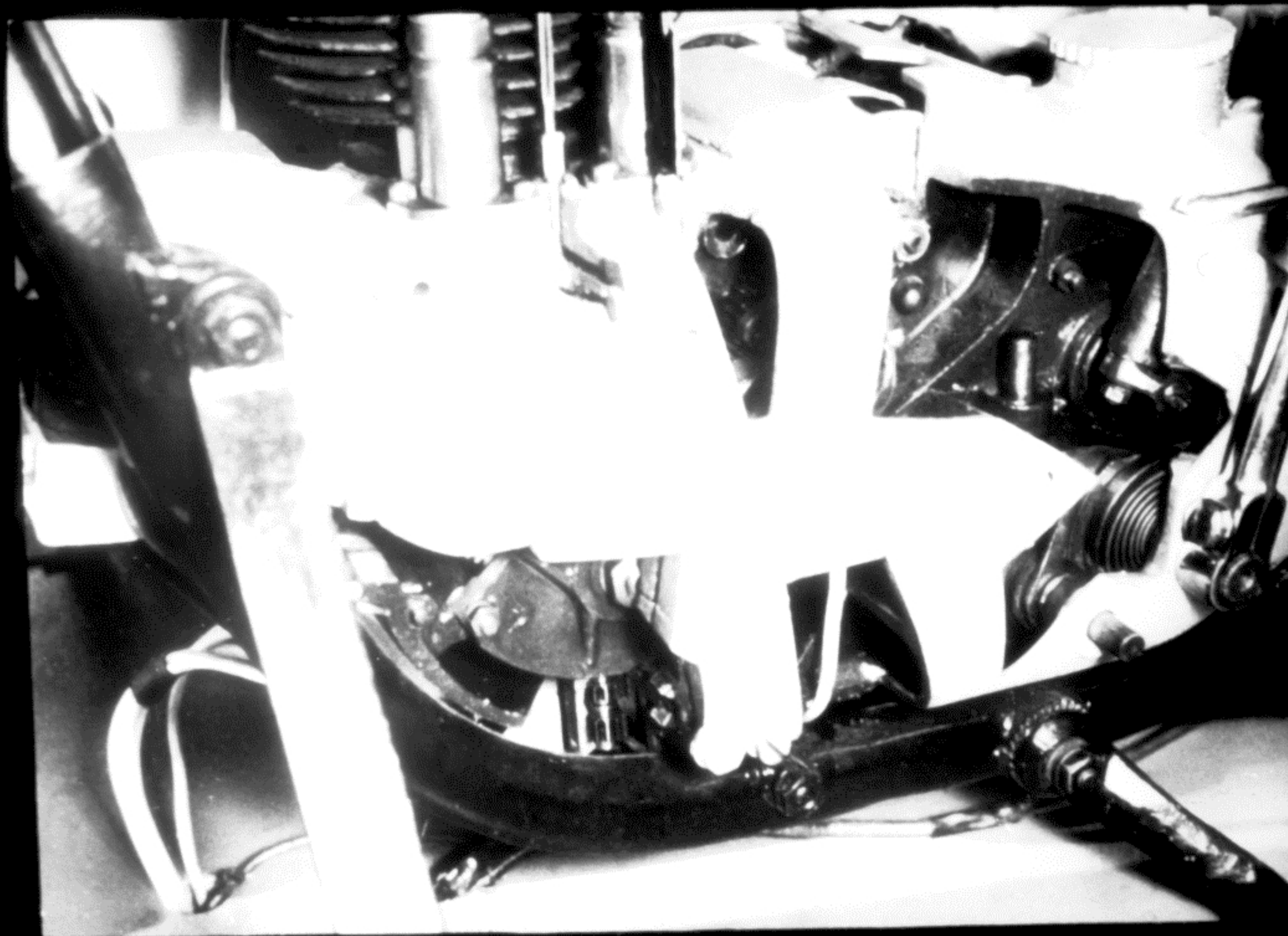


**Smarowanie silnika odbywa się systemem obiegowym pod ciśnieniem. Tłoczony przez pompę olej smaruje łożysko wału, łożysko korbowodu, łożyska i powierzchnię kół rozrzędu, wieńce kół zębatych pośrednich, kół prądnicy, iskrownika a także wałki dźwigienek zaworowych.**

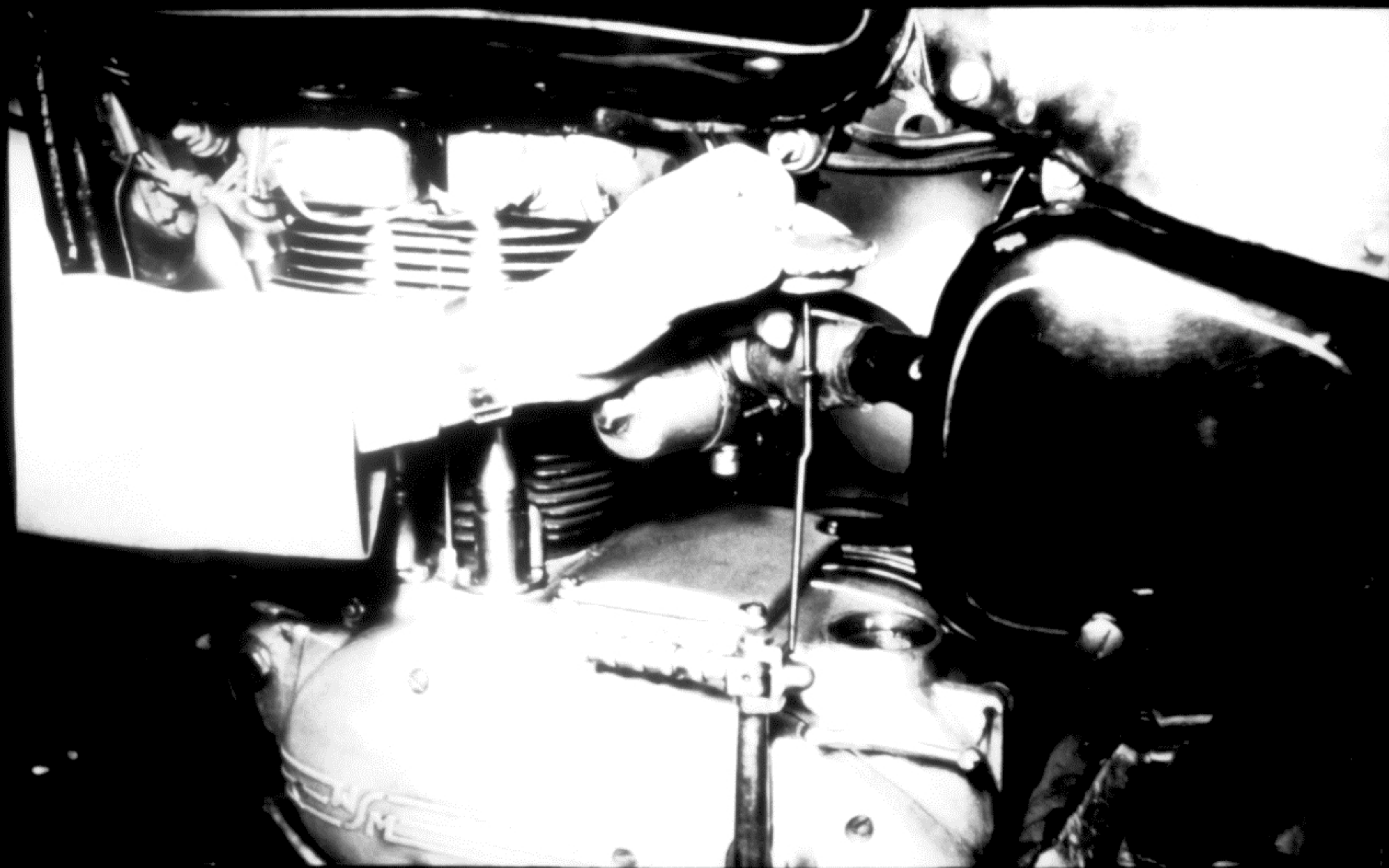
**Cylinder, tłok i sworzeń smarowane są rozbryzgowo olejem wyciekającym z łożyska korbowodowego. Zbiornik mieszczący się w kadłubie zawiera 2,4 l oleju**



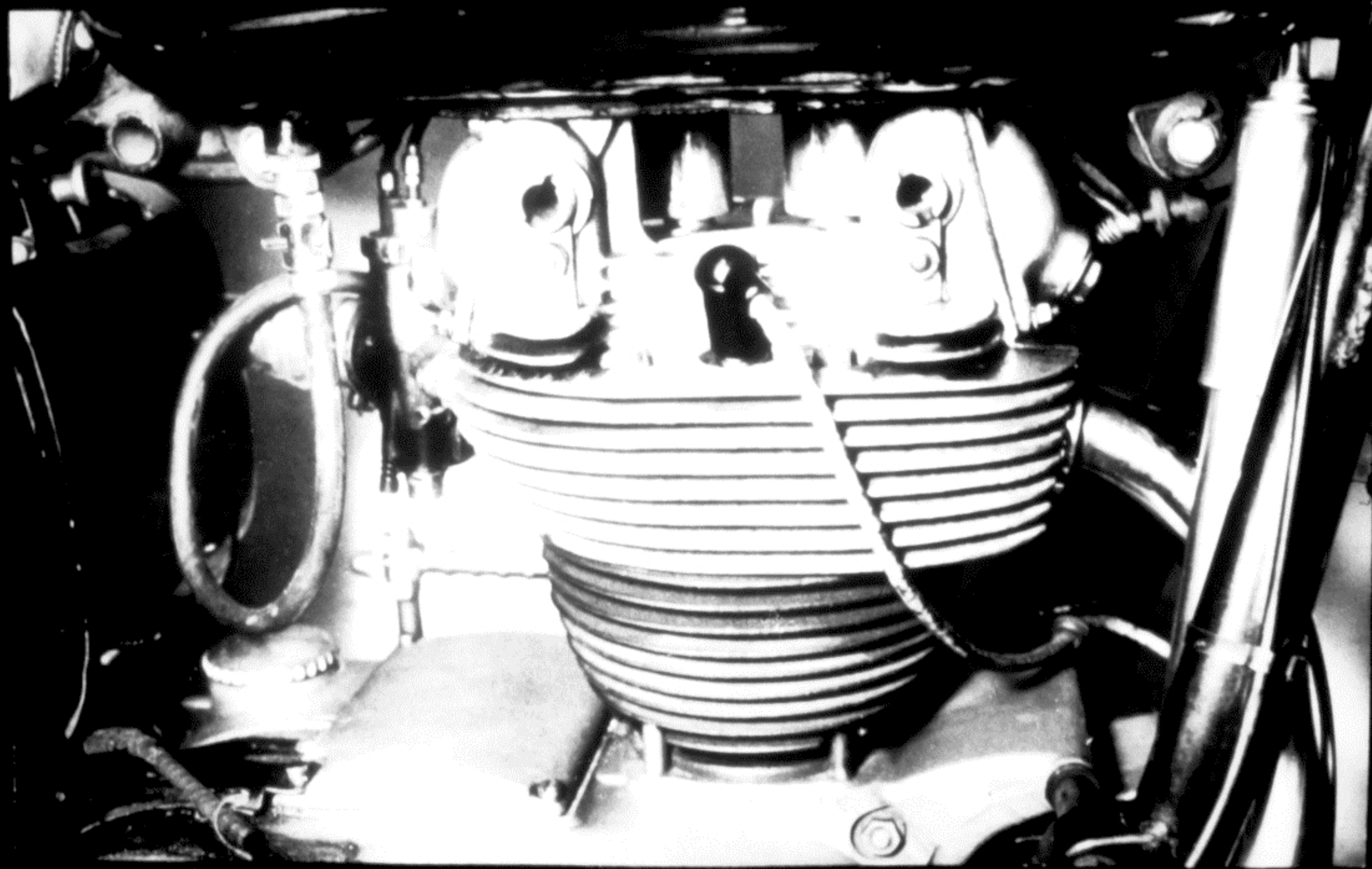
**Pompa olejowa (9) zainstalowana w silniku S03 jest pompą zębatą, dwusekcyjną napędzaną bezpośrednio przez wał korbowy**



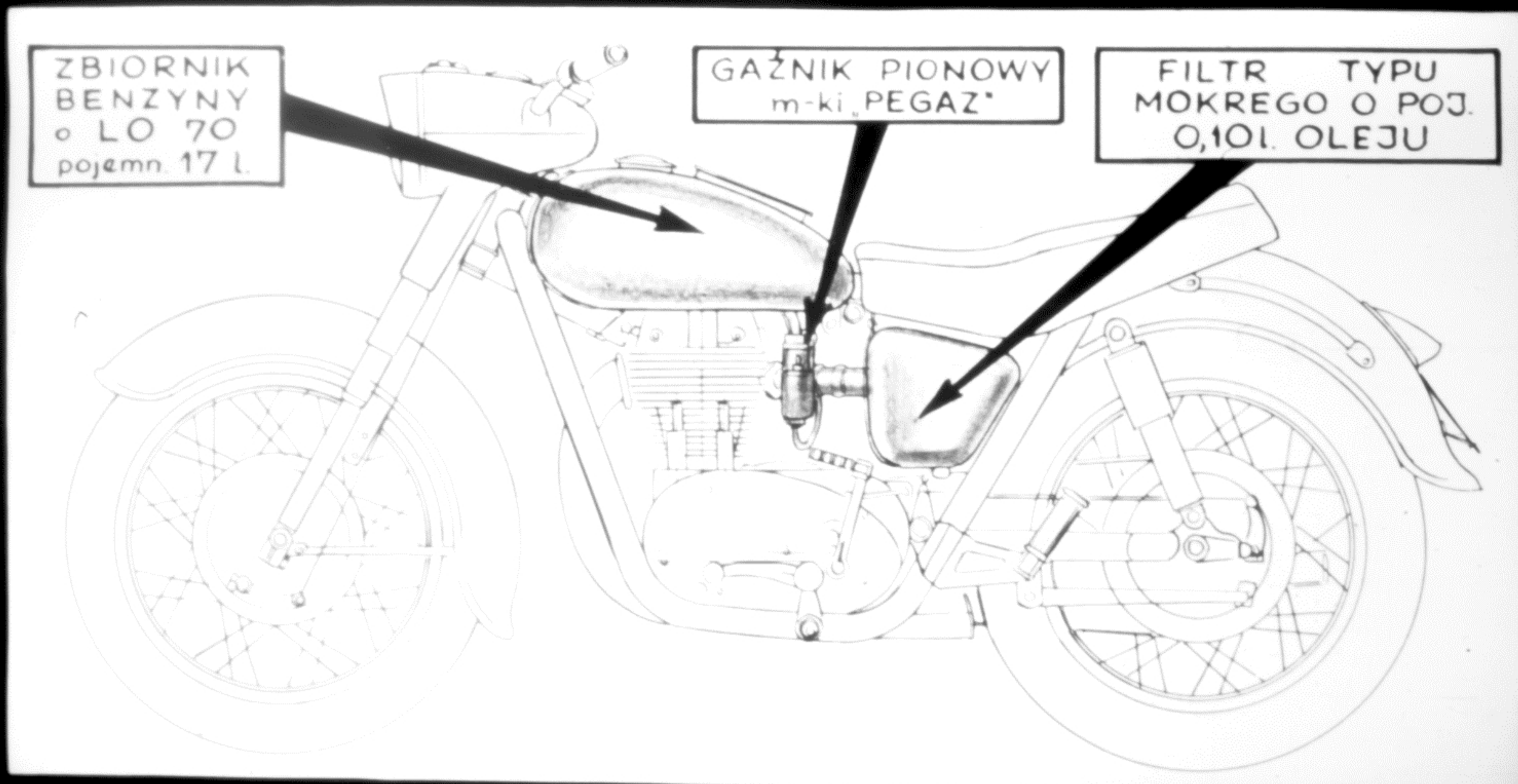
Olej do zbiornika nalewa się przez otwór (A) i (B) w górnej części kadłuba, a poziom sprawdza się miarką (C) umieszczoną w korku otworu wlewowego



**Układ zasilania z doptywem paliwa pod własnym ciśnieniem składa się ze zbiornika (10), kurka (11), o trzech położeniach rękojeści, elastycznego przewodu rurkowego (12), gaźnika (13) typu GM 26 UI i filtru powietrza (14) typu mokrego**

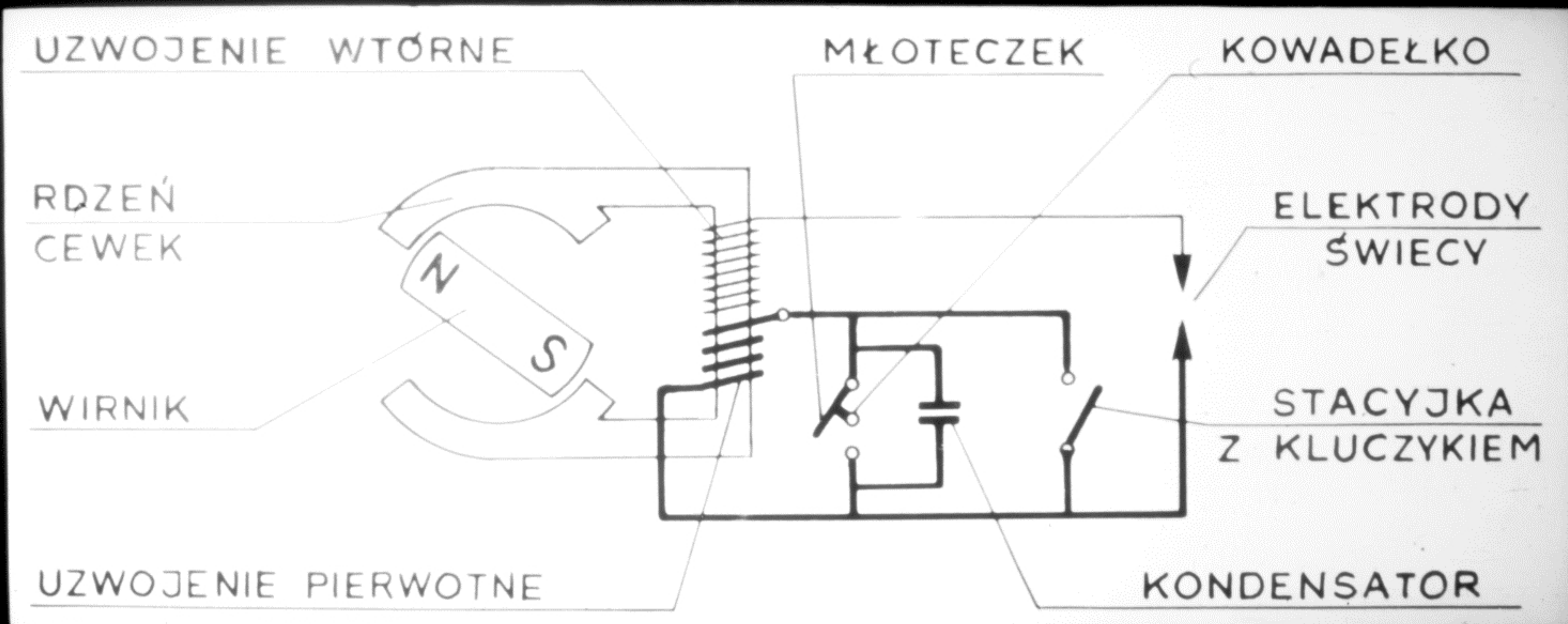


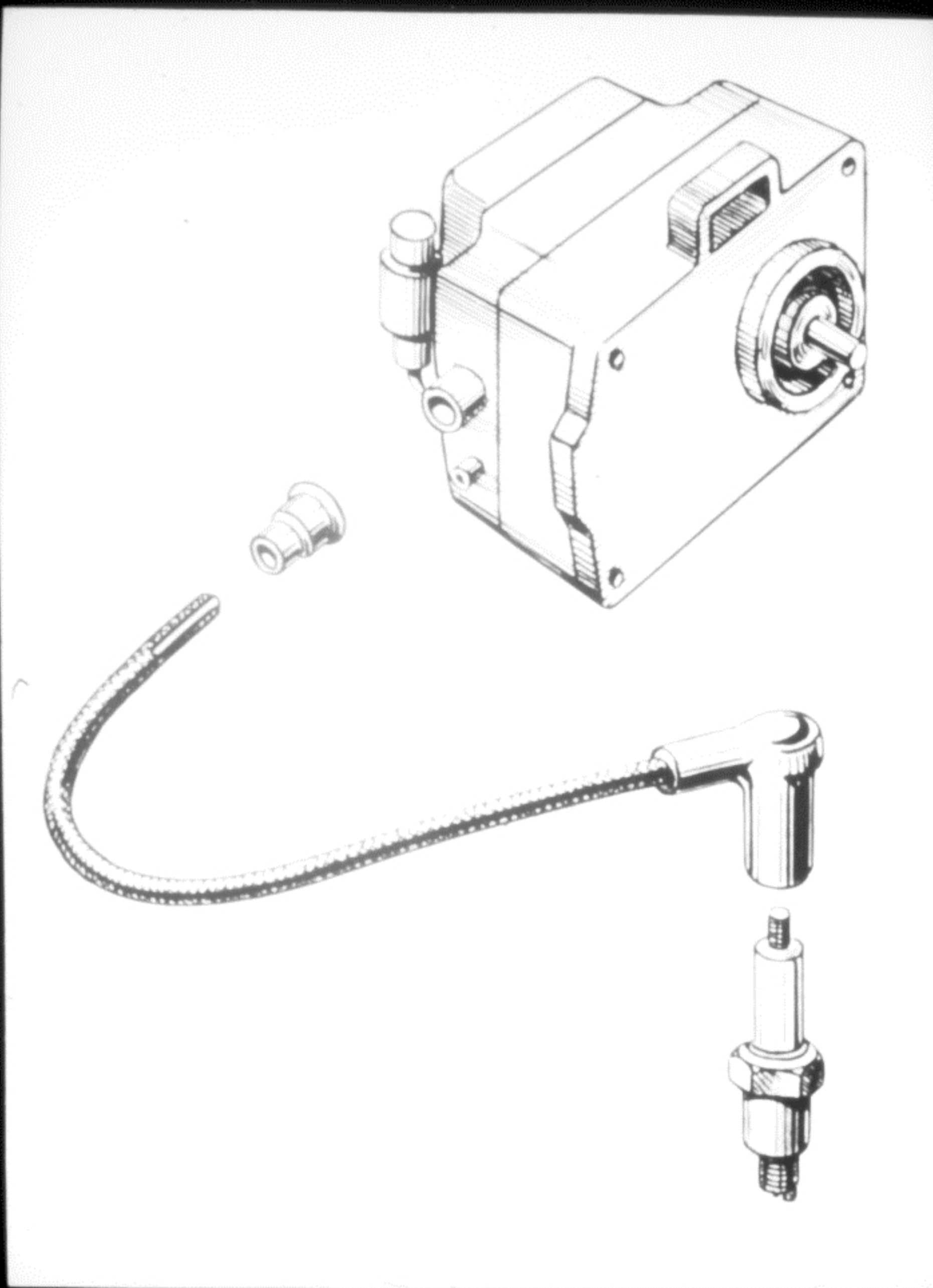
# Budowa, działanie i obsługa części składowych układu zasilania przedstawione są w oddzielnym przezroczu stanowiącym uzupełnienie niniejszego tematu



Silnik S03 posiada zapłon iskrownikowy. W skład instalacji zapłonowej wchodzi iskrownik z samoczynnym przyspieszaniem zapłonu od  $0^{\circ}$  do  $14^{\circ}$ , przewód wysokiego napięcia i świeca zapłonowa W 175 TL z gwintem 14 mm.

### Schemat instalacji zapłonowej

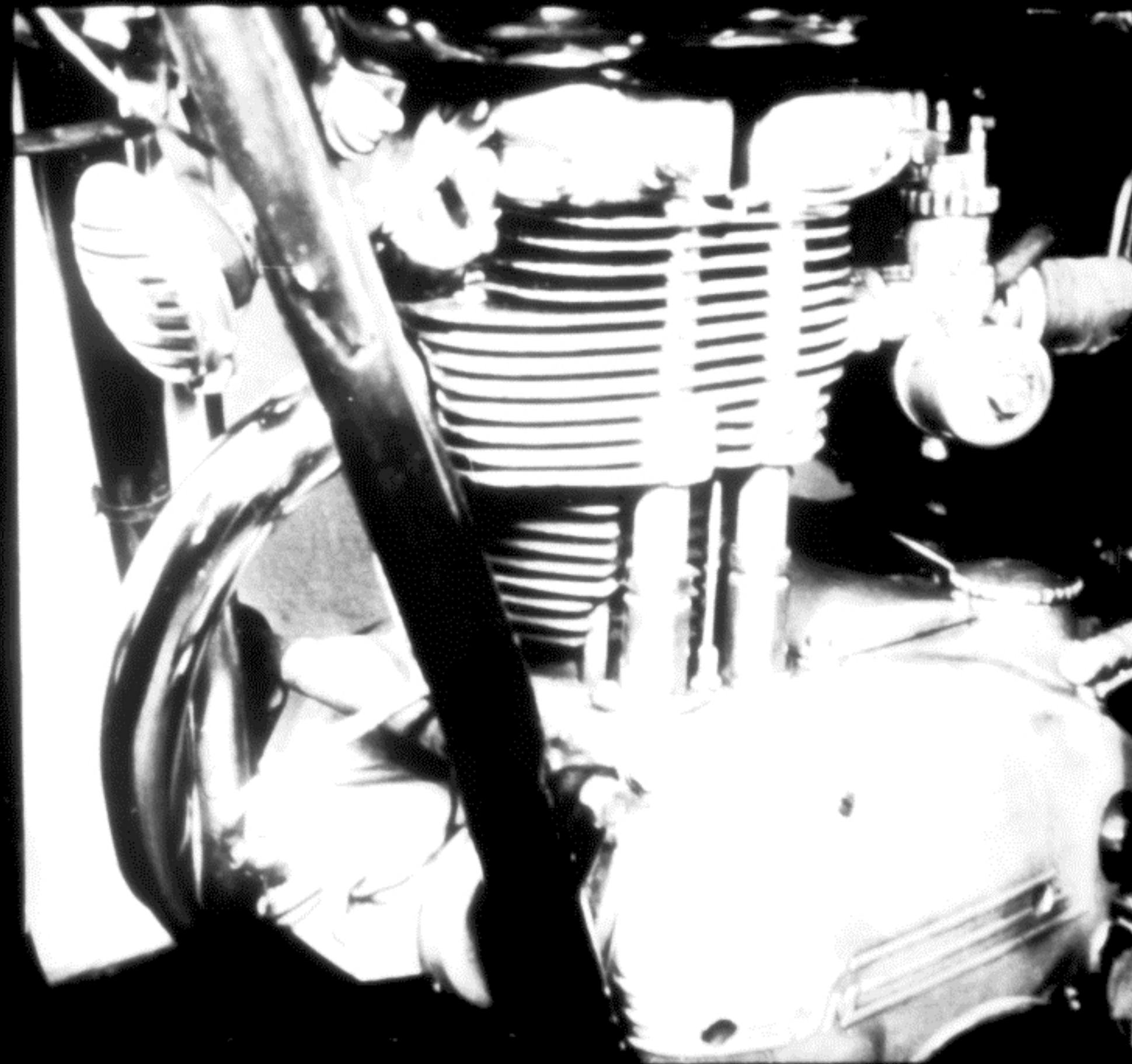




**W** poszczególnych egzemplarzach motocykla **JUNAK** stosowany jest iskrownik typu **ZS3** lub jego odmiany **EZ 41 BR 1** i **BR 2**.

**Niezależnie** od typu iskrownik napędzany jest od koła krzywki rozrządu przez koło pośrednie

**Iskrownik (15) umocowany jest w przedniej części kadłuba silnika, przy czym jego położenie określają znaki ustalające. Co 5 000 km należy sprawdzić i uregulować odległość między stykami przerywacza, która winna wynosić 0,3–0,4 mm.**



**KONIEC**  
**części I**