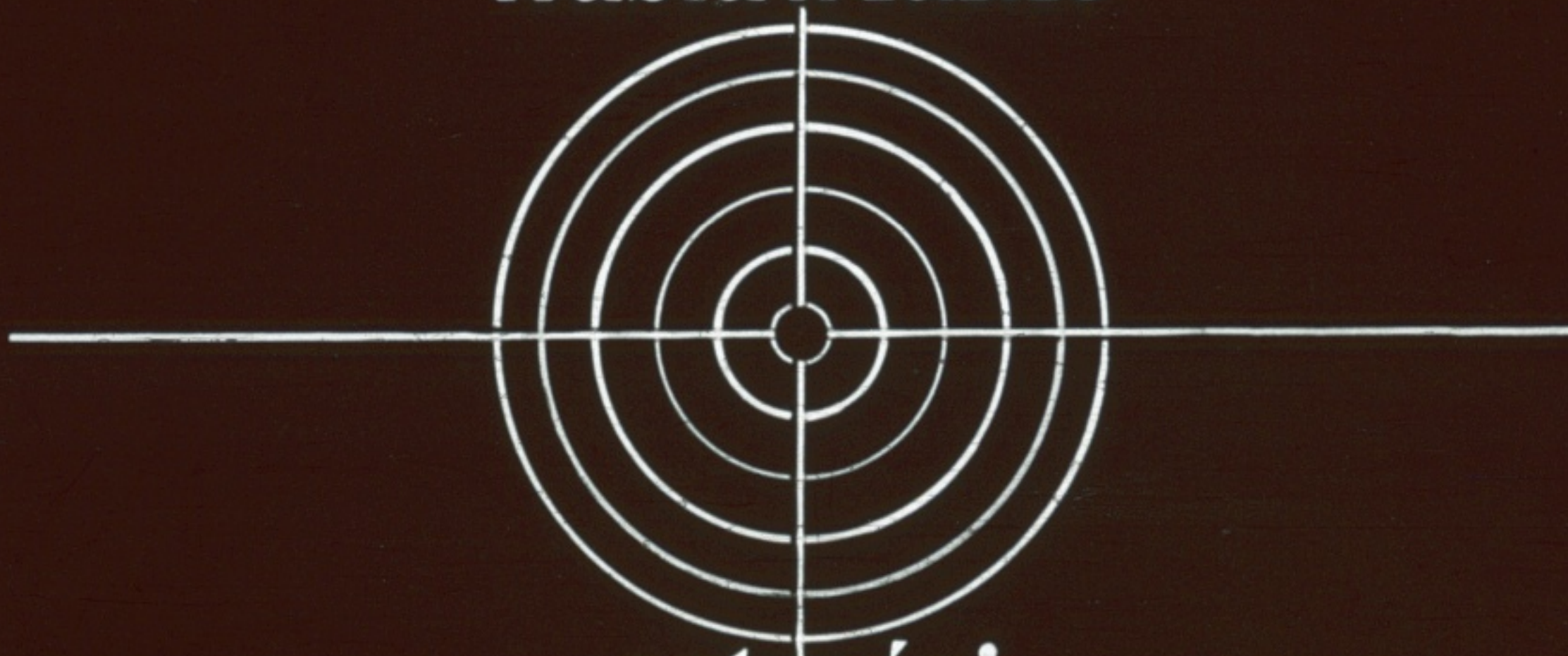


Nastawianie



ostrości

Prerocza

WAF

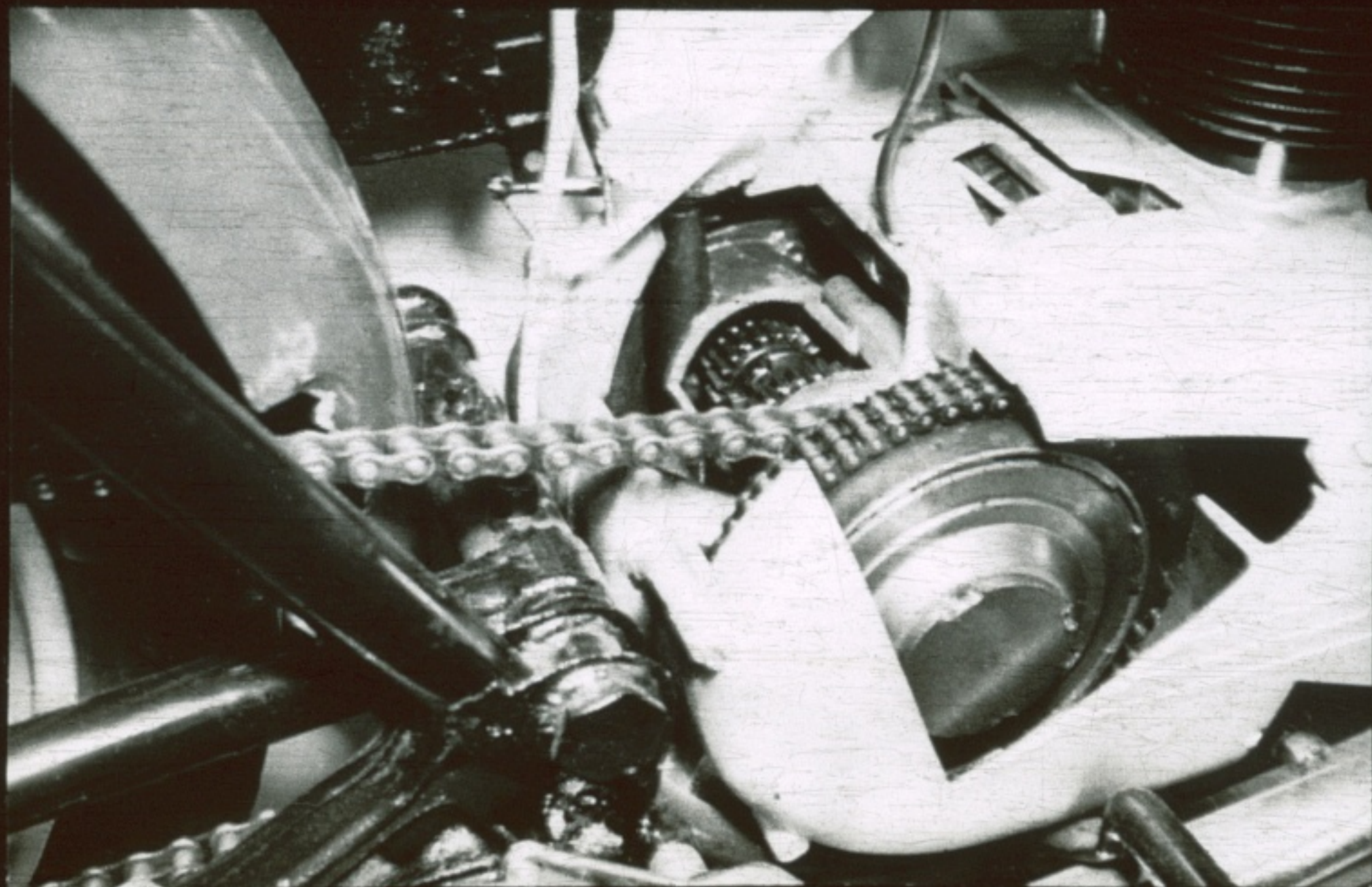
SZEFOSTWO SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ MON

Przezrocze nr 6/63

**OGÓLNA BUDOWA MOTOCYKLA
JUNAK**

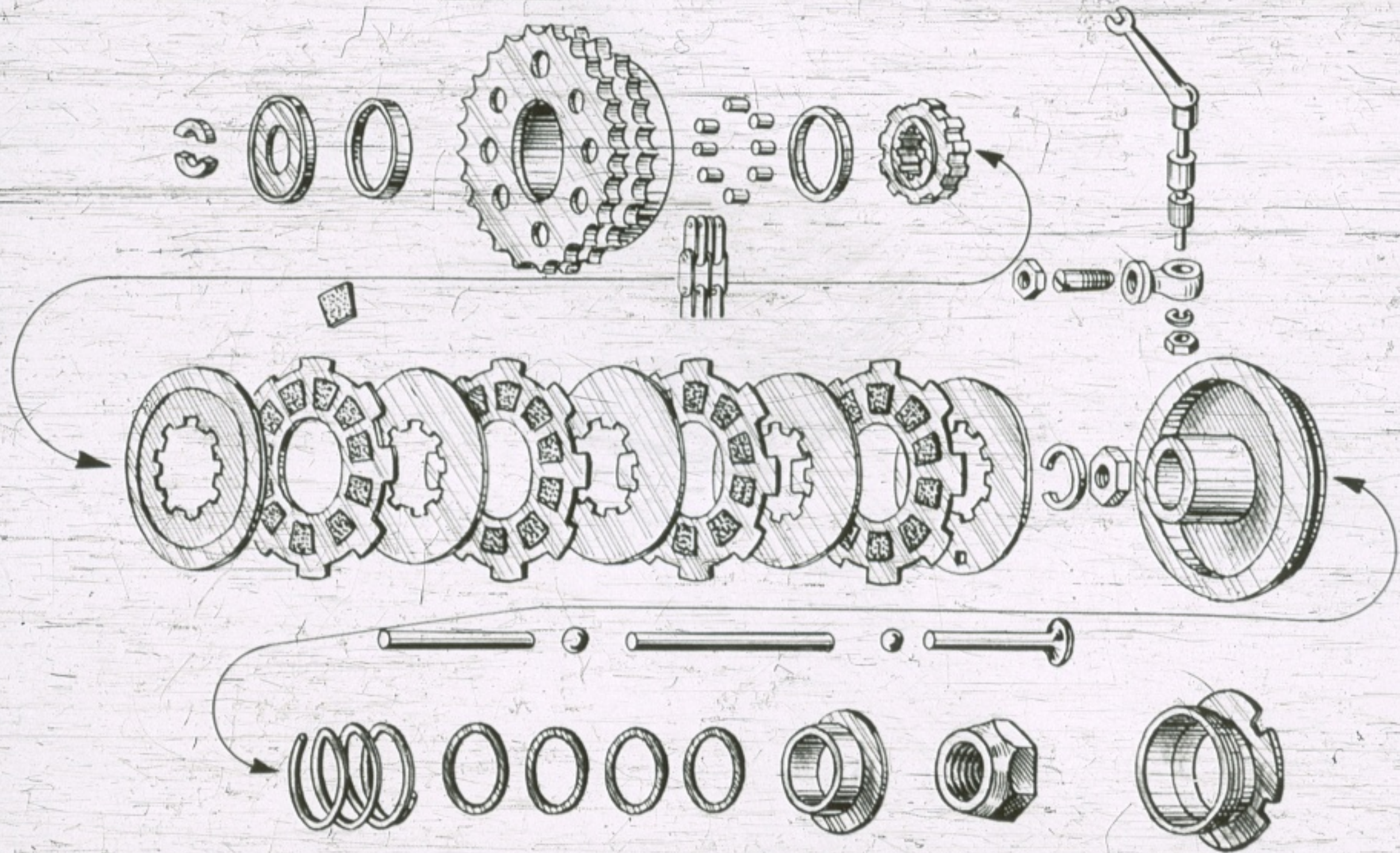
Część II

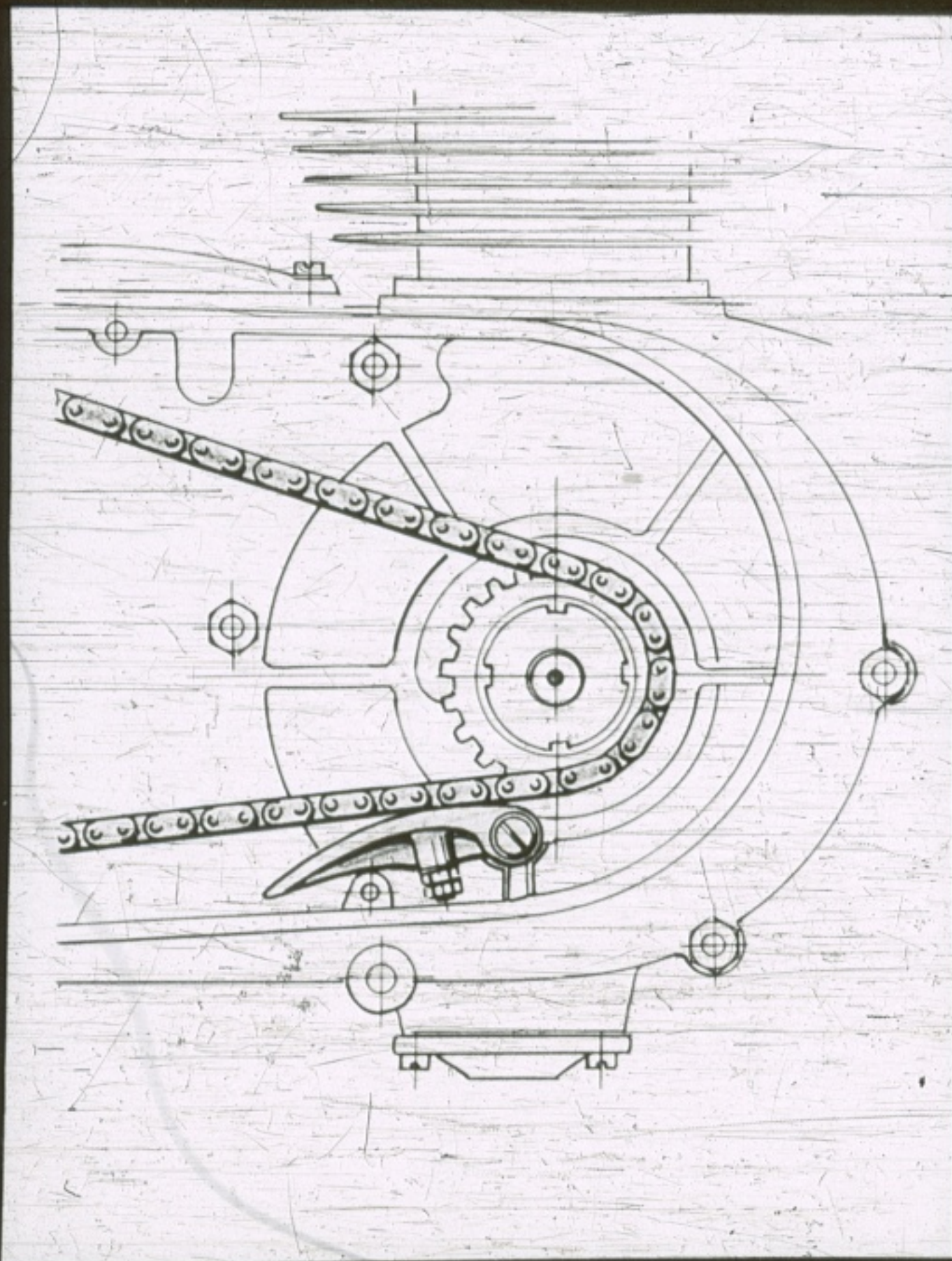
Motocykl JUNAK M10 wyposażony jest w sprzęgło wielotarczowe (16) pracujące w oleju. Komora sprzęgłowa mieści 0,5 l. oleju. Dostęp do komory zamyka prawa pokrywa kadłuba (17)



Na prawym końcu wału głównego skrzyni biegów jest luźno osadzony bęben zewnętrzny przynitowany do koła łańcuchowego, zazębiony od wewnątrz z czterema tarczami ciernymi. Natomiast pięć tarcz napędzających o gładkich powierzchniach jest zazębionych z bębniem wewnętrznym. Wszystkie te tarcze dociskane są przez sprężynę śrubową. Wyłączanie sprzęgła odbywa się przy użyciu dźwigienki obrotowej w lewej pokrywie kadłuba, uruchamiającej popychacz, odsuwający tarczę dociskową. Dźwigienka wyłączająca sterowana jest linką od rękojeści na lewym końcu kierownicy

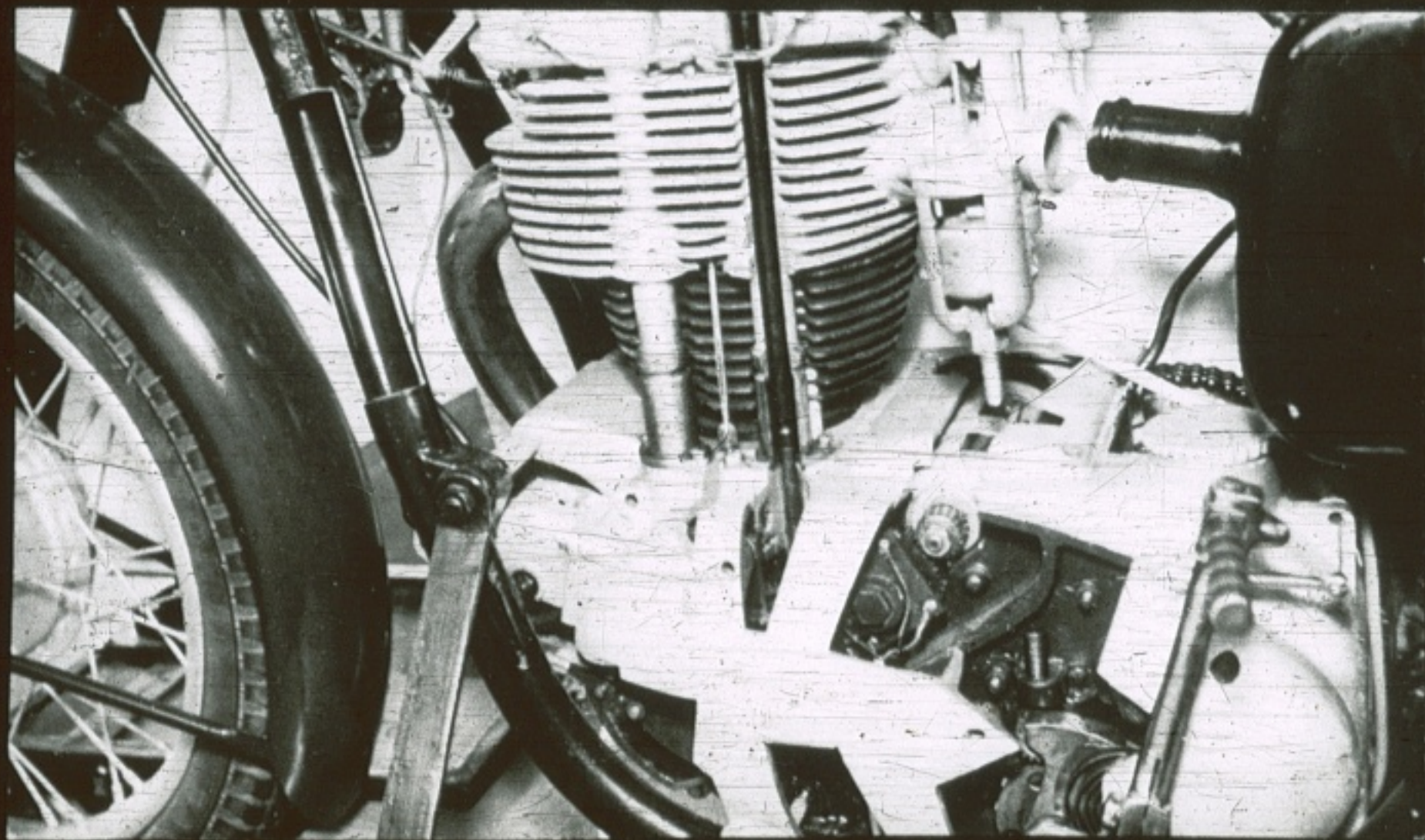
Składowe części sprzęgła



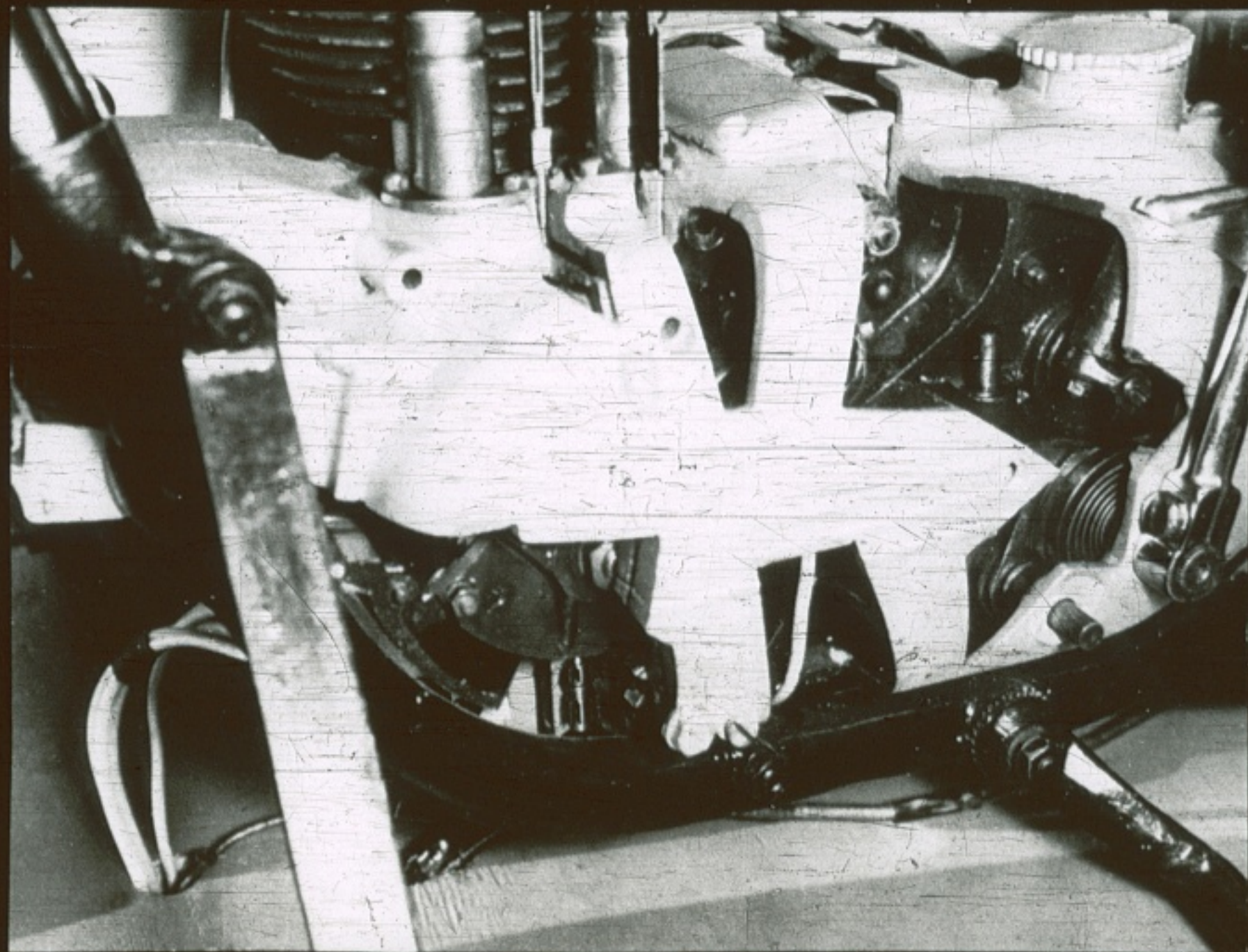


Napęd na bęben zewnętrzny sprzęgła przenoszony jest z wału korbowego łańcuchem dwurzędowym 3/8." Naciąg łańcucha reguluje się napinaczem po przebiegu około 5 000 km tak, aby przy podnoszeniu palcem dał się unieść nie wyżej niż 5–6 mm

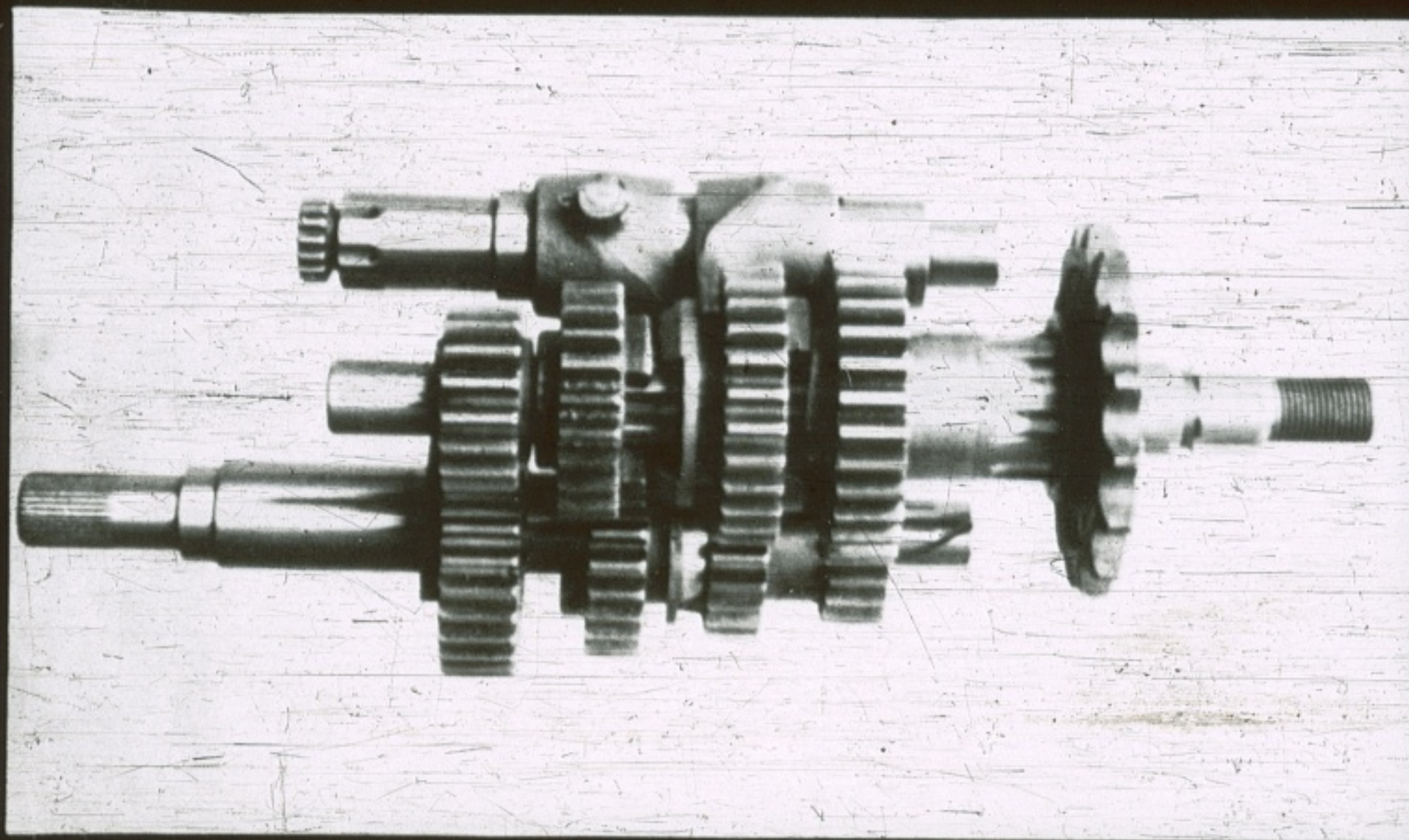
Prawidłowe działanie sprzęgła wymaga, aby dźwignia ręczna na kierownicy miała na swym końcu luz 12 mm. Zbyt mały lub zbyt duży luz reguluje się śrubą moletowaną (18) zmniejszającą długość pan-cerza linki



Jeżeli poprzednia regulacja nie dała wyniku, korygujemy ją wkrętem regulacyjnym (19) w lewej pokrywie kadłuba silnika



Oprócz sprzęgła wewnątrz kadłuba silnika zawiera czterobiegową skrzynkę biegów, w której wszystkie cztery pary kół zębatach są w stałym zazębieniu



Zespół sprzęgło – skrzynka biegów w przekroju podłużnym

KOŁO ZĘBATE Z WAŁKIEM
WYJŚCIOWYM

KOŁO ŁAŃCUCHOWE

WAŁEK
GŁÓWNY

SPRZĘGŁO

WAŁEK
POŚREDNI

KOŁO ZĘBATE STAŁE

KOŁO ZĘBATE III BIEGU

KOŁO ZĘBATE PRZESUWNE II BIEGU

KOŁO ZĘBATE PRZESUWNE III BIEGU

KOREK WLEWU OLEJU DO ZBIORNIKA

KOREK WLEWU
OLEJU DO
SKRZYNKI
PRZEKŁADNIOWEJ

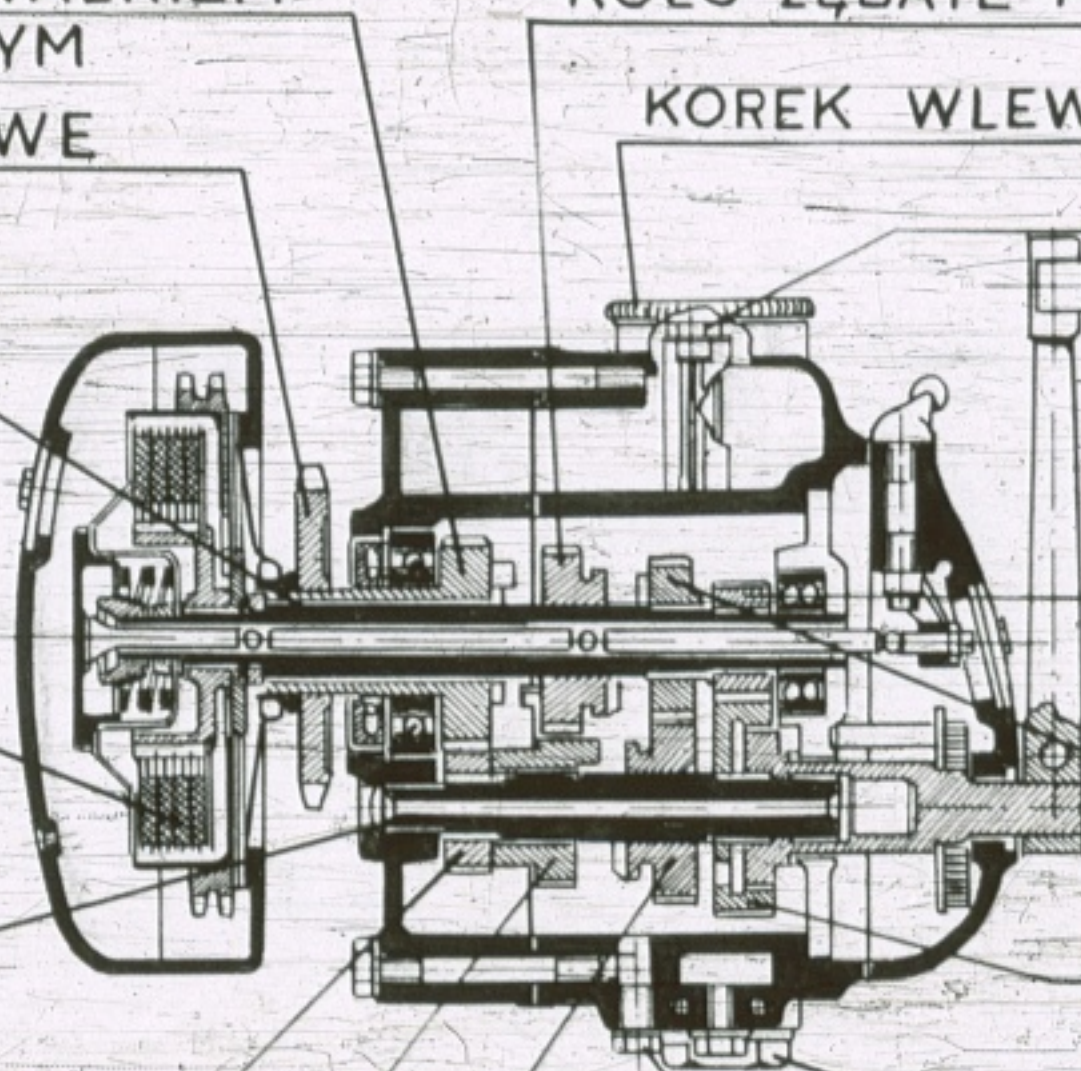
KOŁO ZĘBATE
I BIEGU

KOŁO ZĘBATE
II BIEGU

KOŁO ROZRUCHOWE

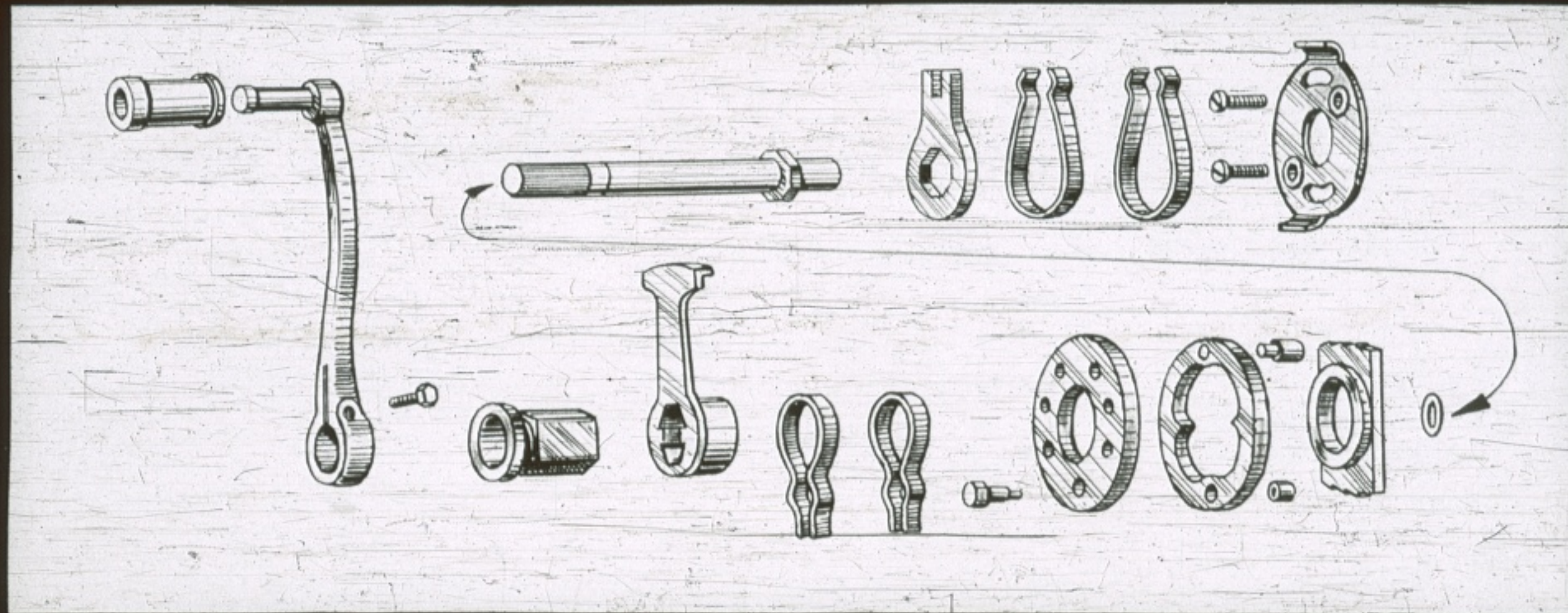
KOREK SPUSTOWY
SILNIKA

KOREK SPUSTOWY
SKRZYNKI PRZEKŁADNIOWEJ

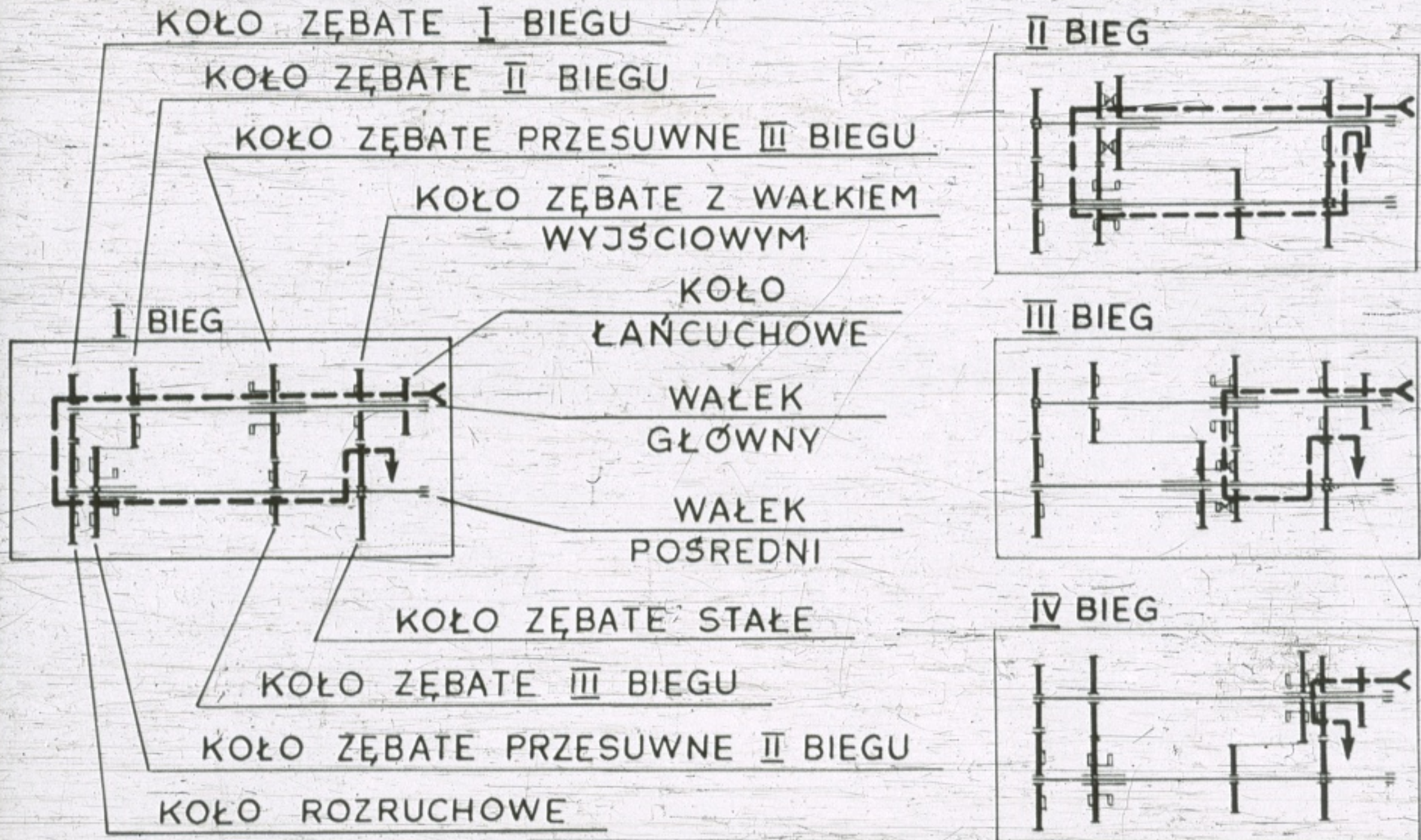


Zmiana biegów dokonywana jest nożnym przełącznikiem znajdującym się z lewej strony silnika. Po każdej zmianie biegu przełącznik powraca do pozycji zerowej – poziomej.

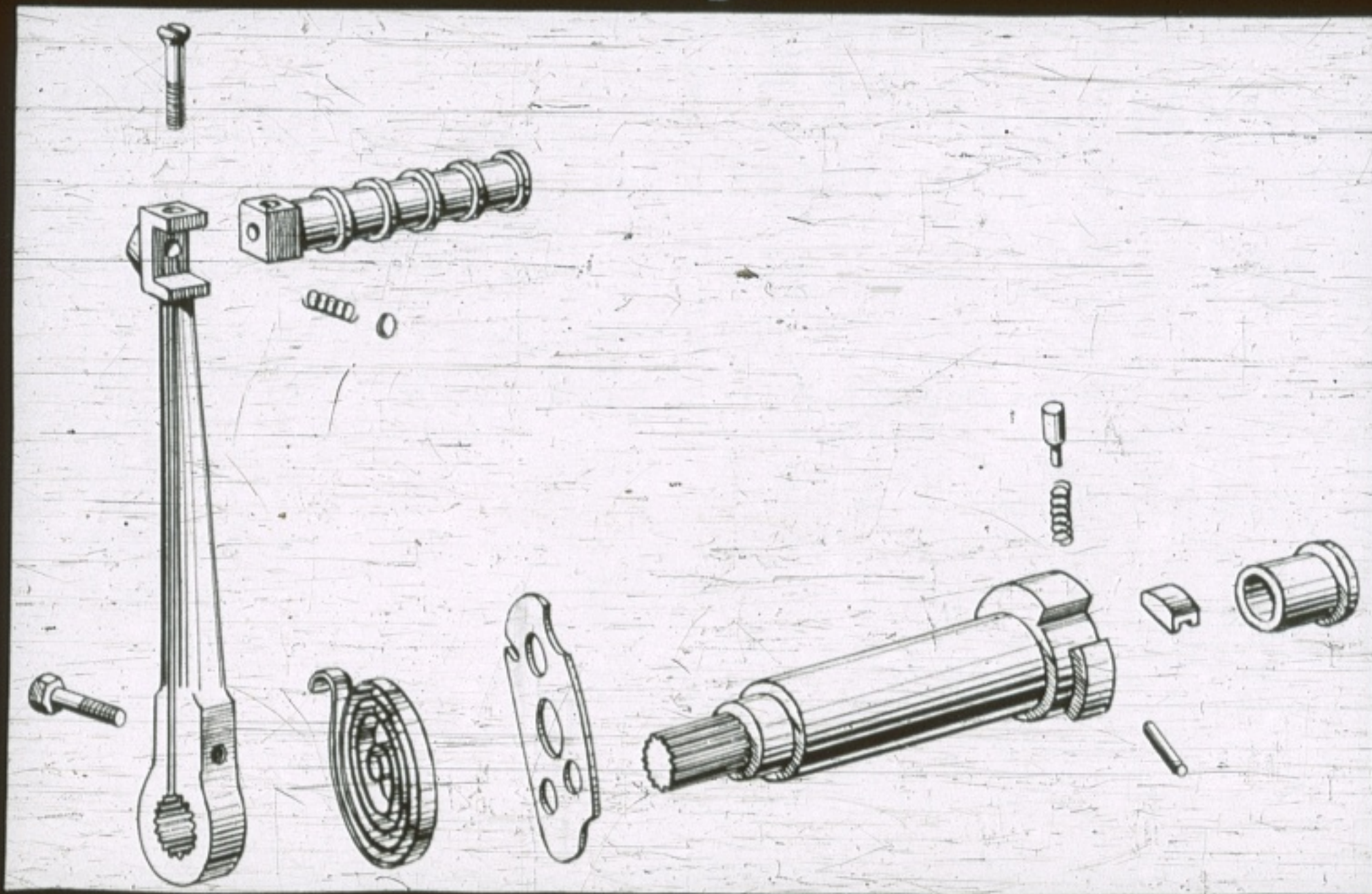
Części składowe mechanizmu zmiany biegów



Schemat działania skrzynki biegów

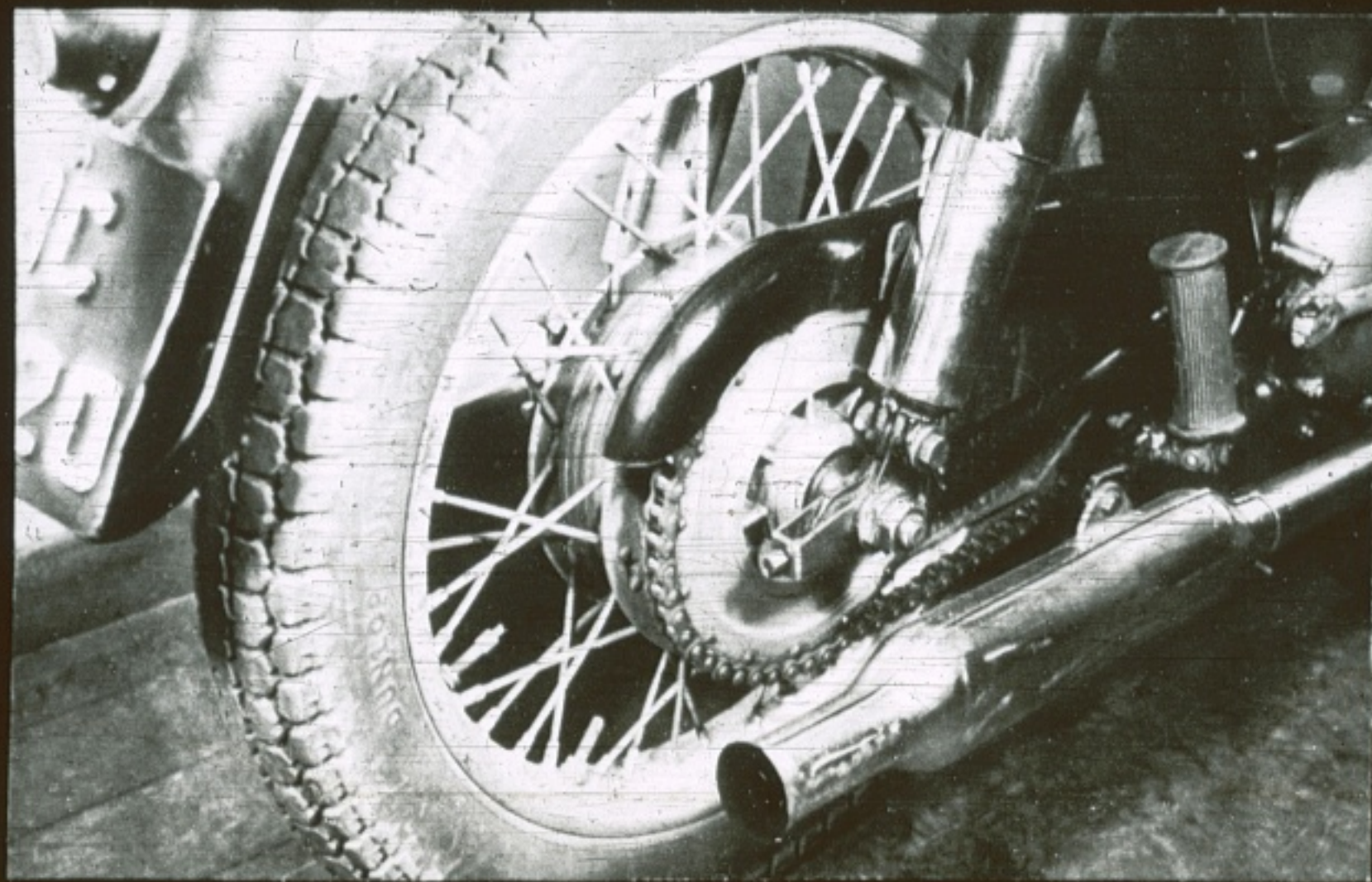


Z lewej strony silnika znajduje się pedał rozrusznika. Obrót wału korbowego uzyskuje się przy naciskaniu pedału, przez zazębianie zapadki wałka rozrusznika z uzębieniem wewnętrznym koła zębatego pierwszego biegu

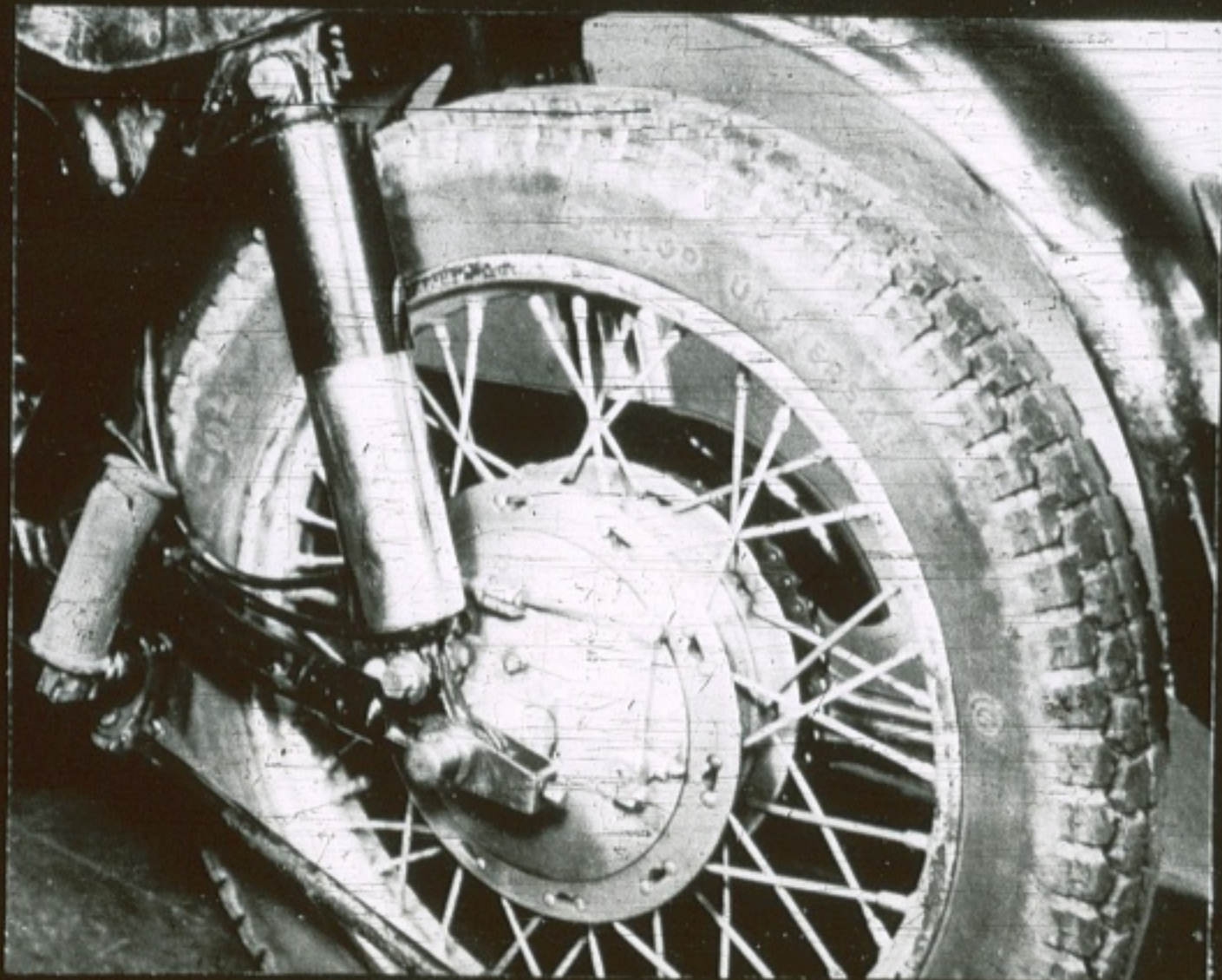


Ze skrzynki biegów na tylne koło motocykla napęd przenoszony jest za pomocą łańcucha (20) rolkowego 5/8" o 102 ogniwach.

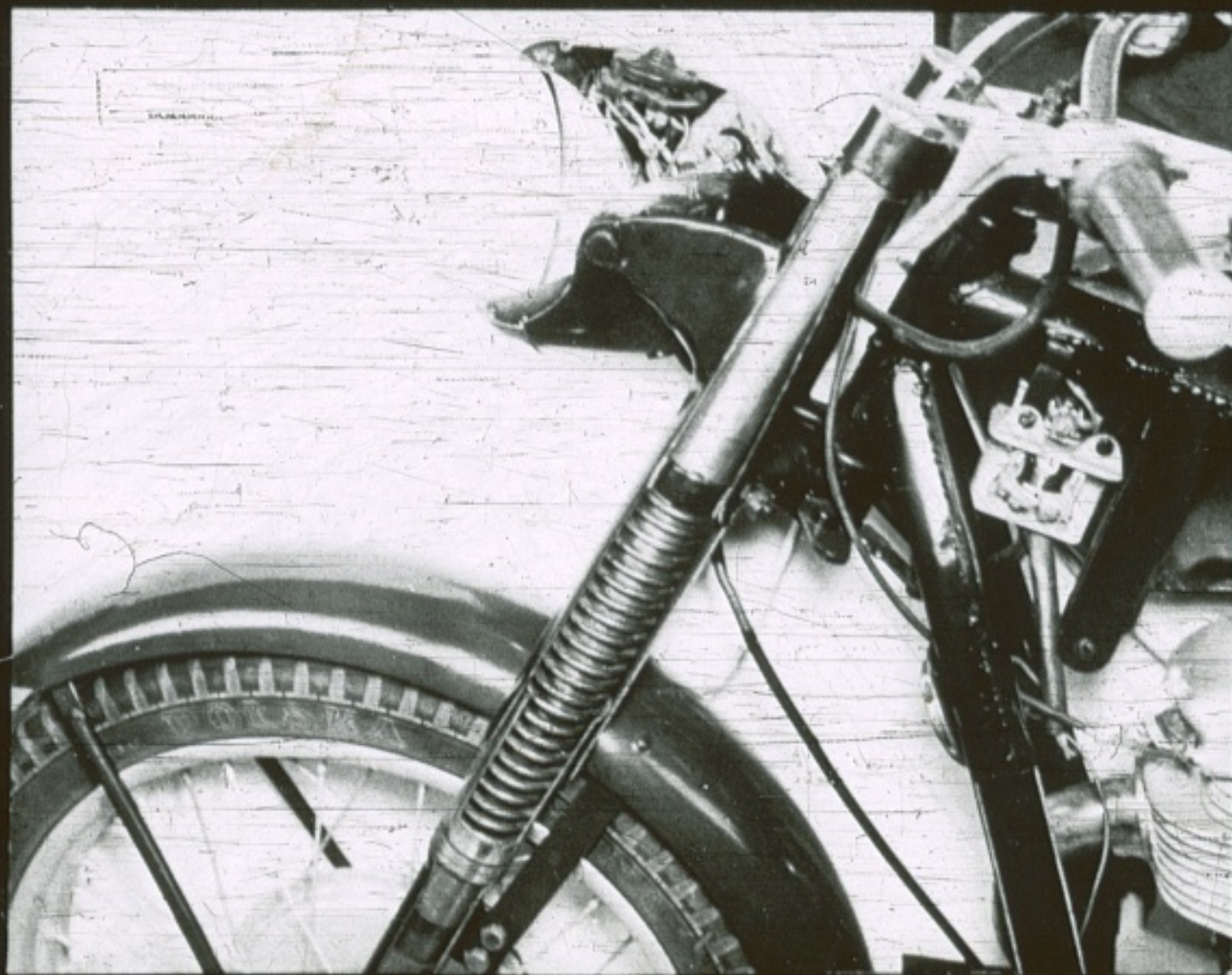
Jeśli zwis łańcucha w środku odległości między kołami przekracza 10 mm zmniejsza się go przy pomocy napinaczy (21) bez potrzeby zdejmowania osłony



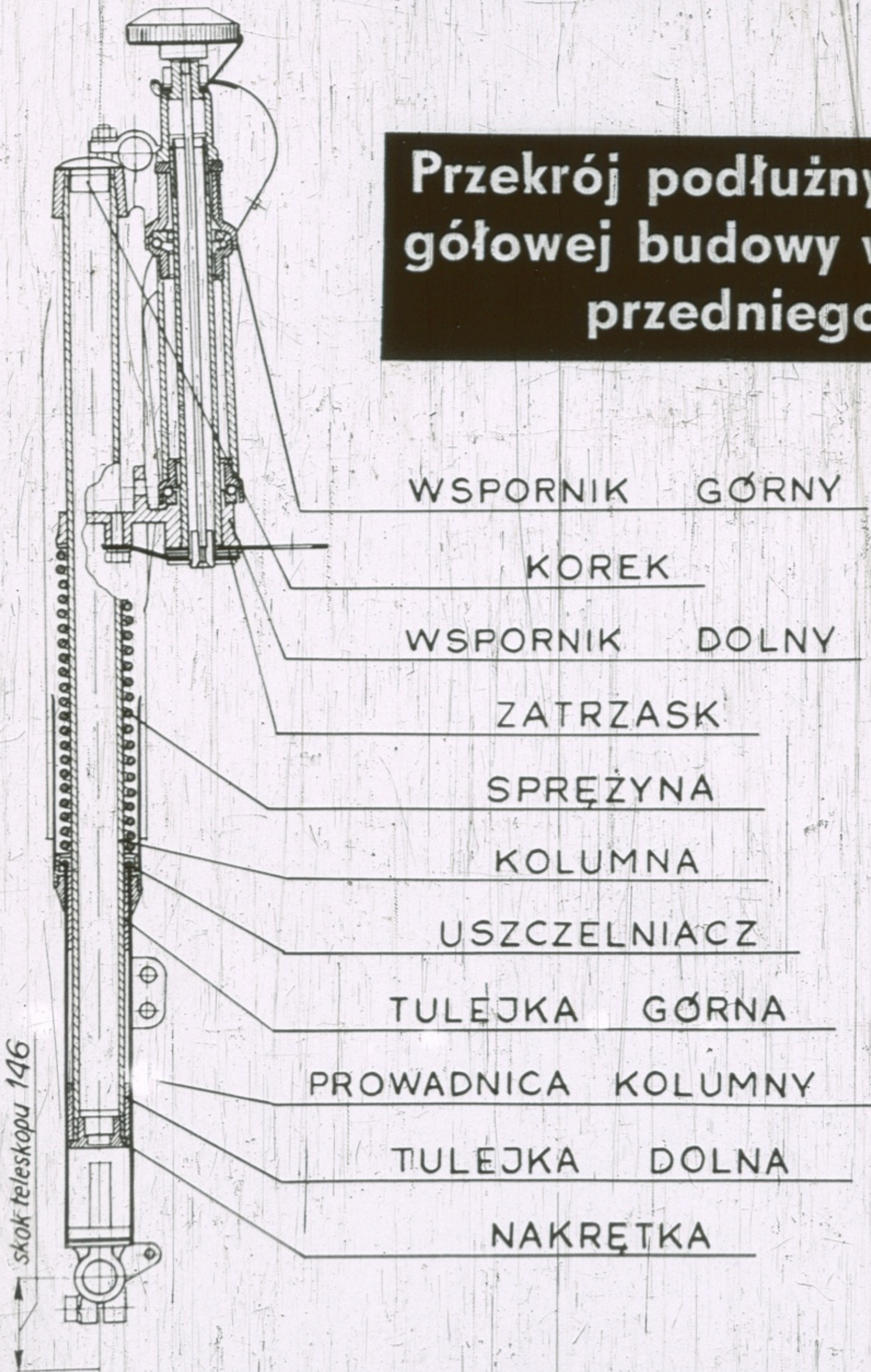
Obydwa koła motocykla posiadają obręcze (22) o średnicy 19" i piasty kół z szerokimi bębnami hamulcowymi (23) uźebrowanymi dla lepszego chłodzenia. Koło tylne można wyjmować z ramy bez rozłączania łańcucha napędowego. Ogumienie (24) kół pneumatyczne o wymiarach 3,50 x 19"



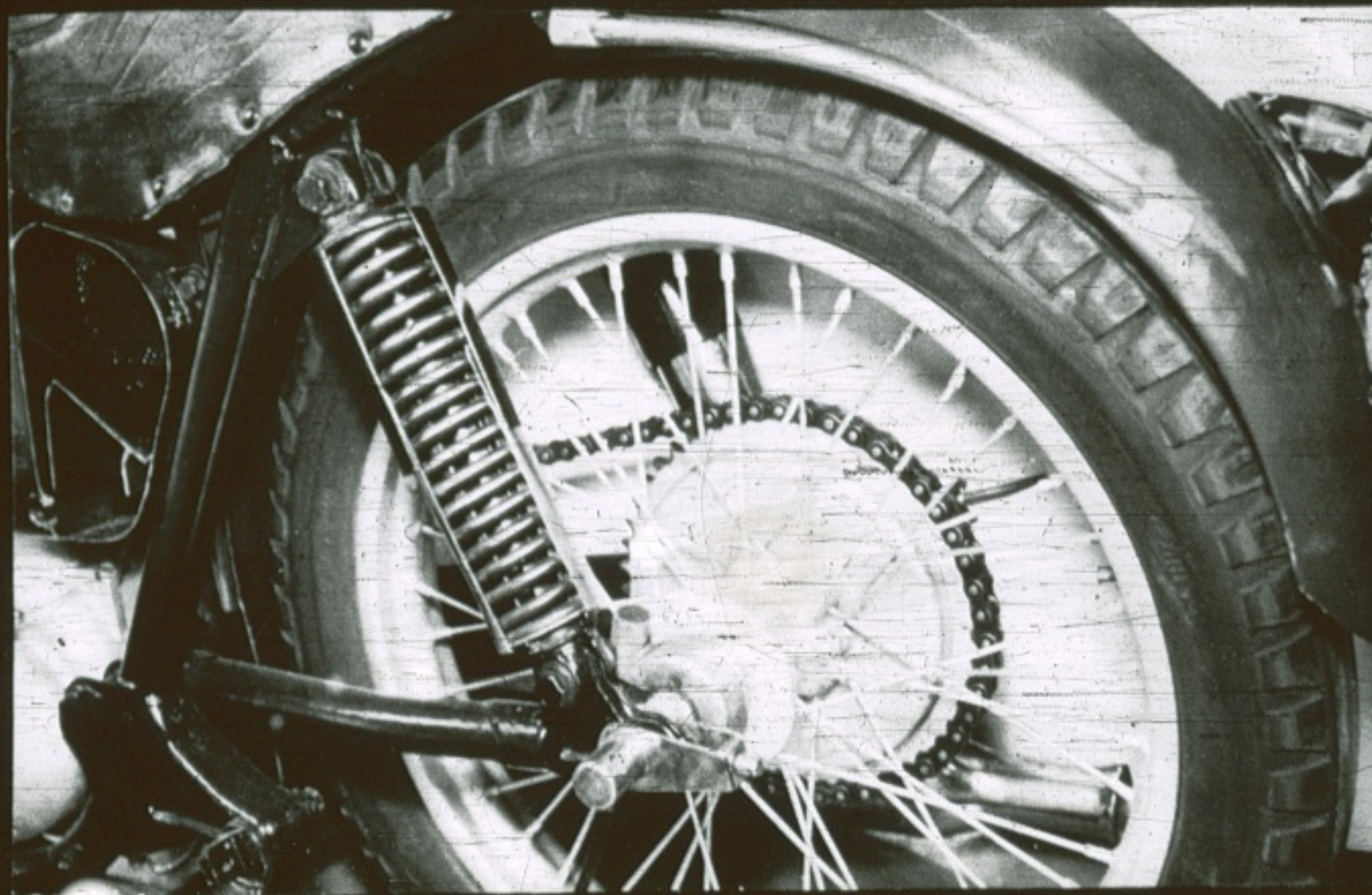
Przednie koło zawieszone jest w widelcu (25) typu teleskopowego z resorowaniem przy pomocy sprężyn śrubowych i tłumieniem olejowym. Do zmiany oporu obrotu kierownicy służy cierny amortyzator skrętu (26)



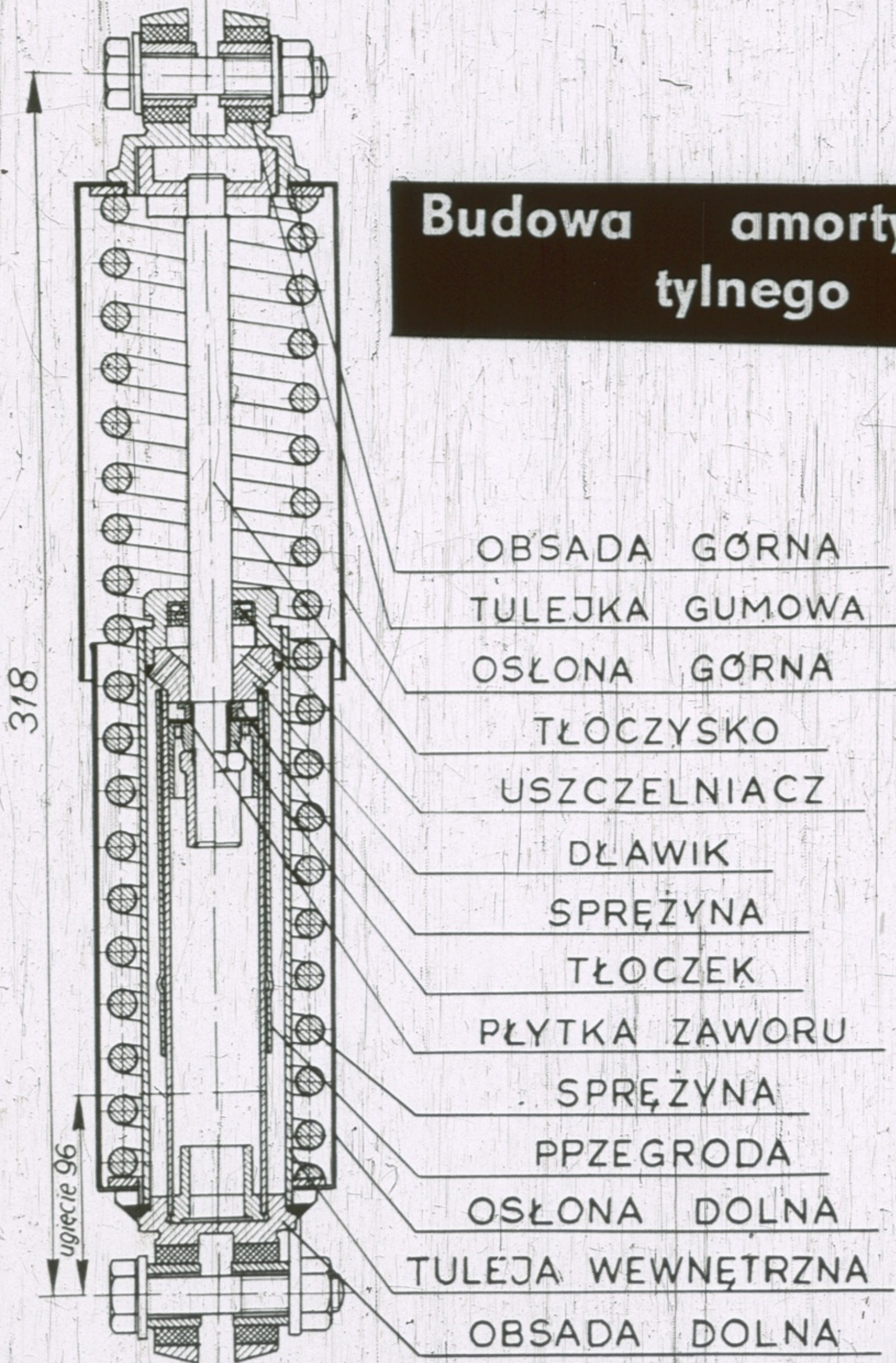
Przekrój podłużny szczegółowej budowy widelca przedniego



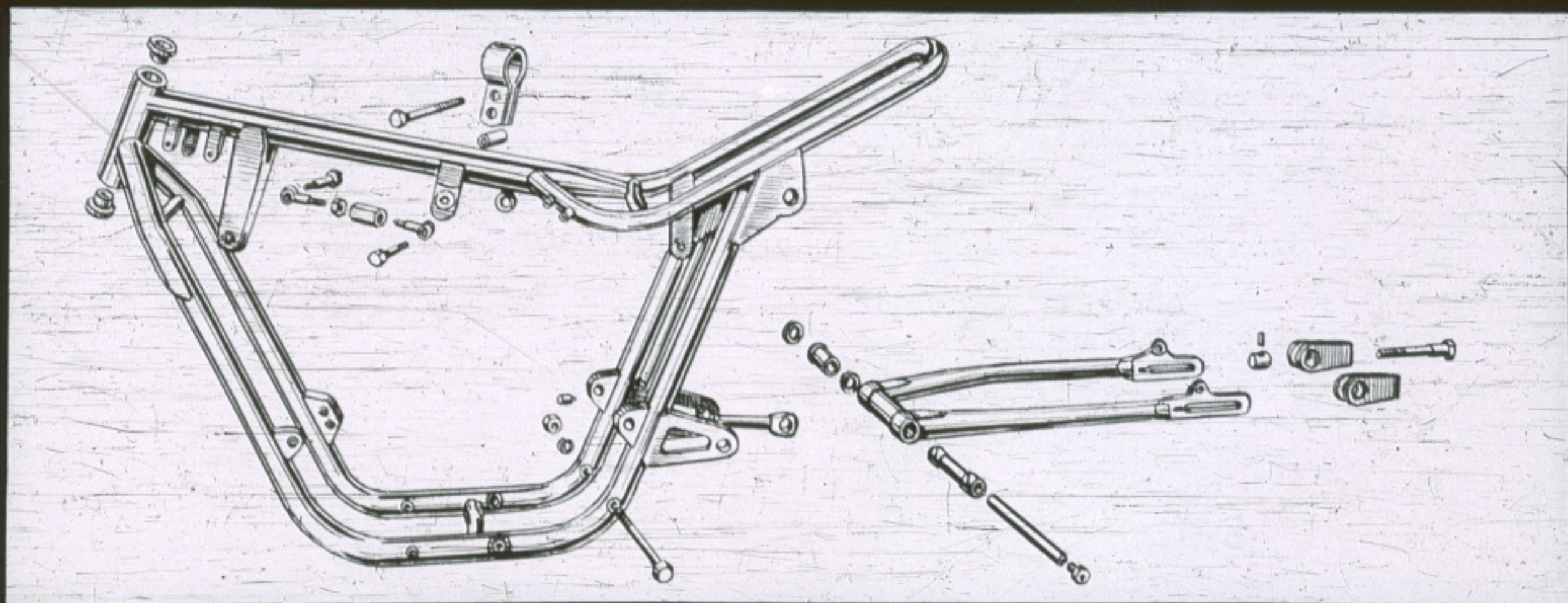
Tylne koło motocykla zamocowane jest w wahaczu (27) podpartym na dwóch teleskopach sprężynowych (28) z amortyzatorami olejowymi. System ten zapewnia dużą elastyczność jazdy przy jednoczesnej stateczności poprzecznej na zakrętach



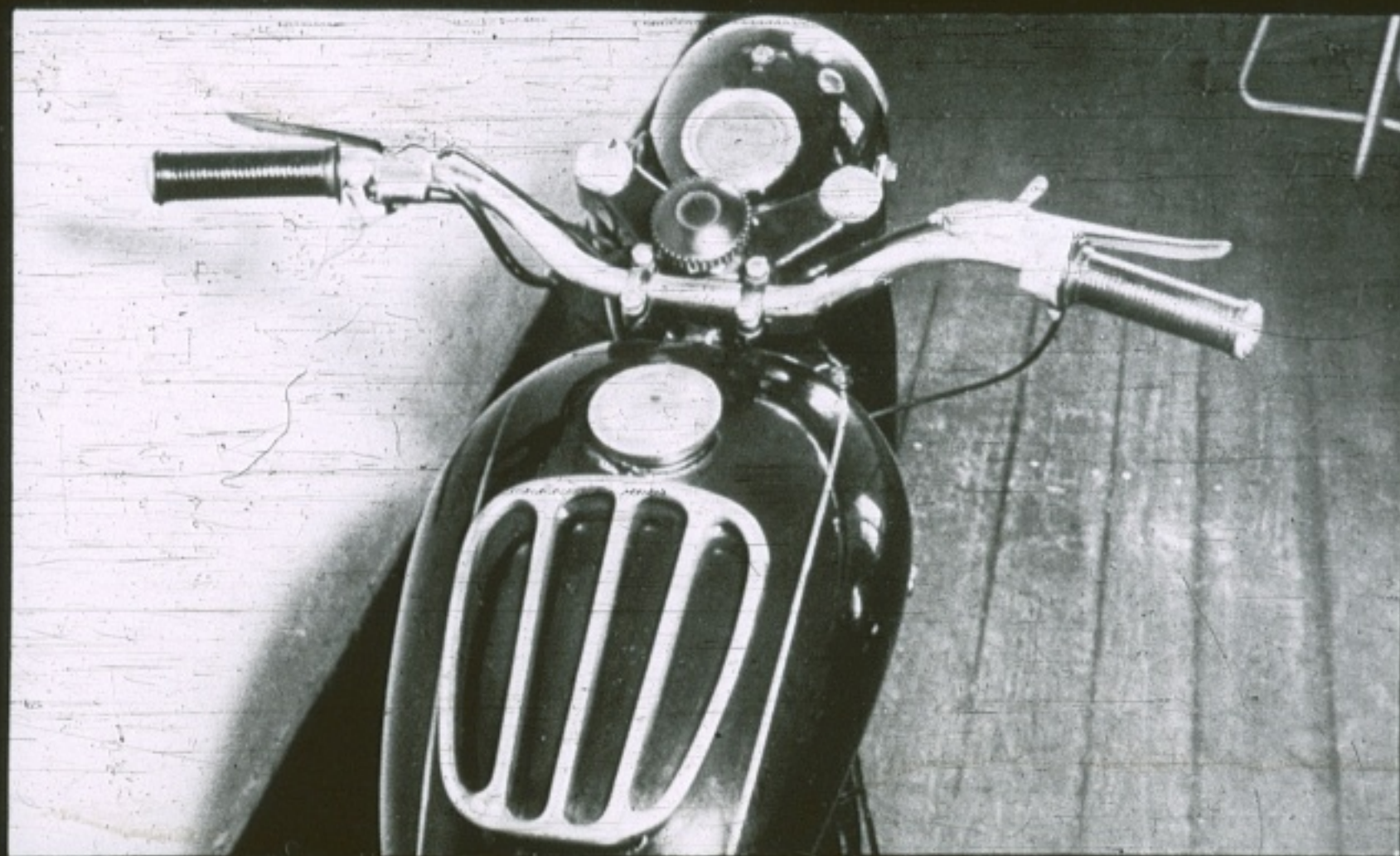
Budowa amortyzatora tylnego



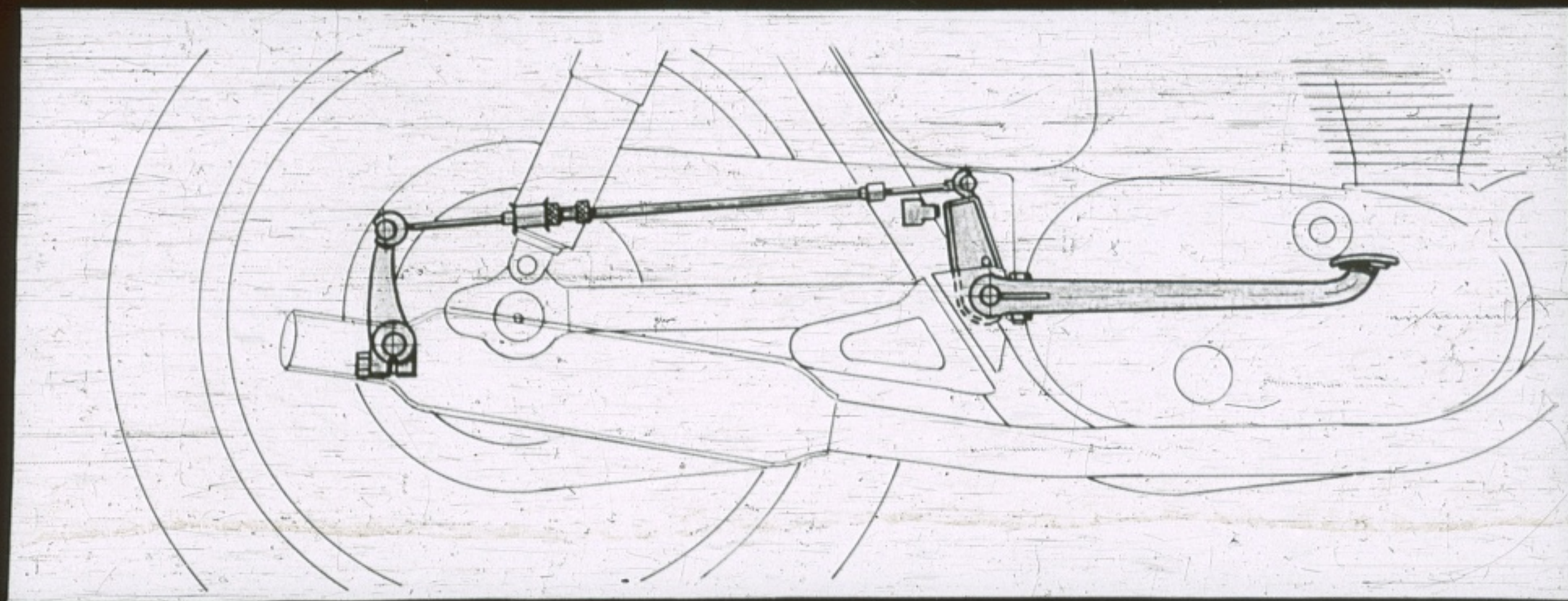
Elementem łączącym główne zespoły motocykla, jest rama. Motocykl Junak M10 ma ramę podwójną, tzw. kołyskową, wykonaną z rur stalowych spawanych elektrycznie o kształcie zamkniętym. Rury boczne posiadają przekrój eliptyczny, co w płaszczyźnie pionowej podnosi znacznie ich wytrzymałość



Kierownica z rury stalowej przymocowana jest do górnego wspornika widelca przedniego za pomocą uchwytów (29) ściąganych śrubami. Znajdujące się na kierownicy rękojeści i dźwignie są rozmieszczone według ustalonego układu międzynarodowego



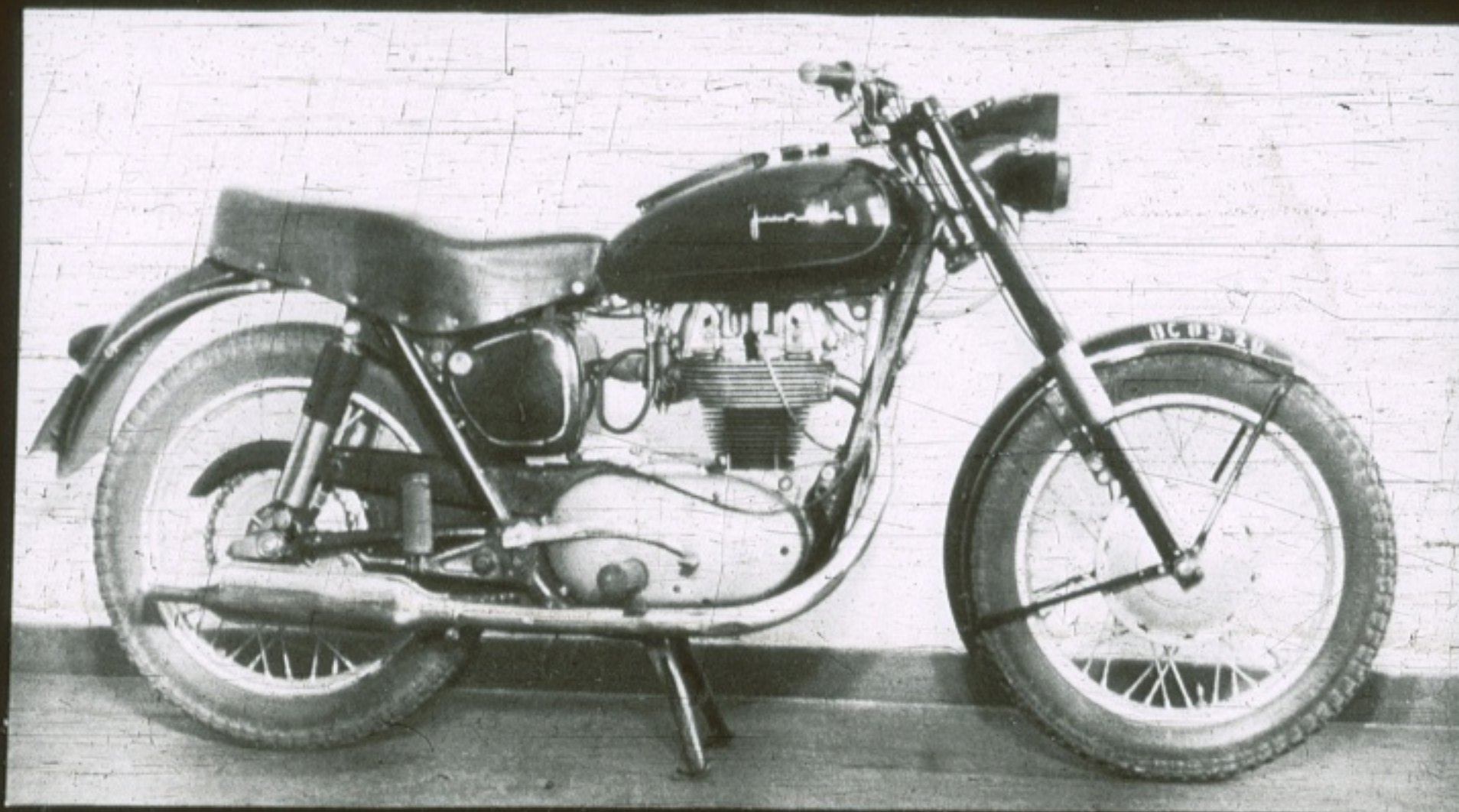
W motocyklu JUNAK M10 zastosowany jest podwójny układ hamulcowy tj. hamulec nożny i ręczny działające niezależnie od siebie. Obydwa hamulce typu szczękowego uruchamiane są mechanicznie. Hamulec nożny działający na tylne koło uruchamia się pedałem



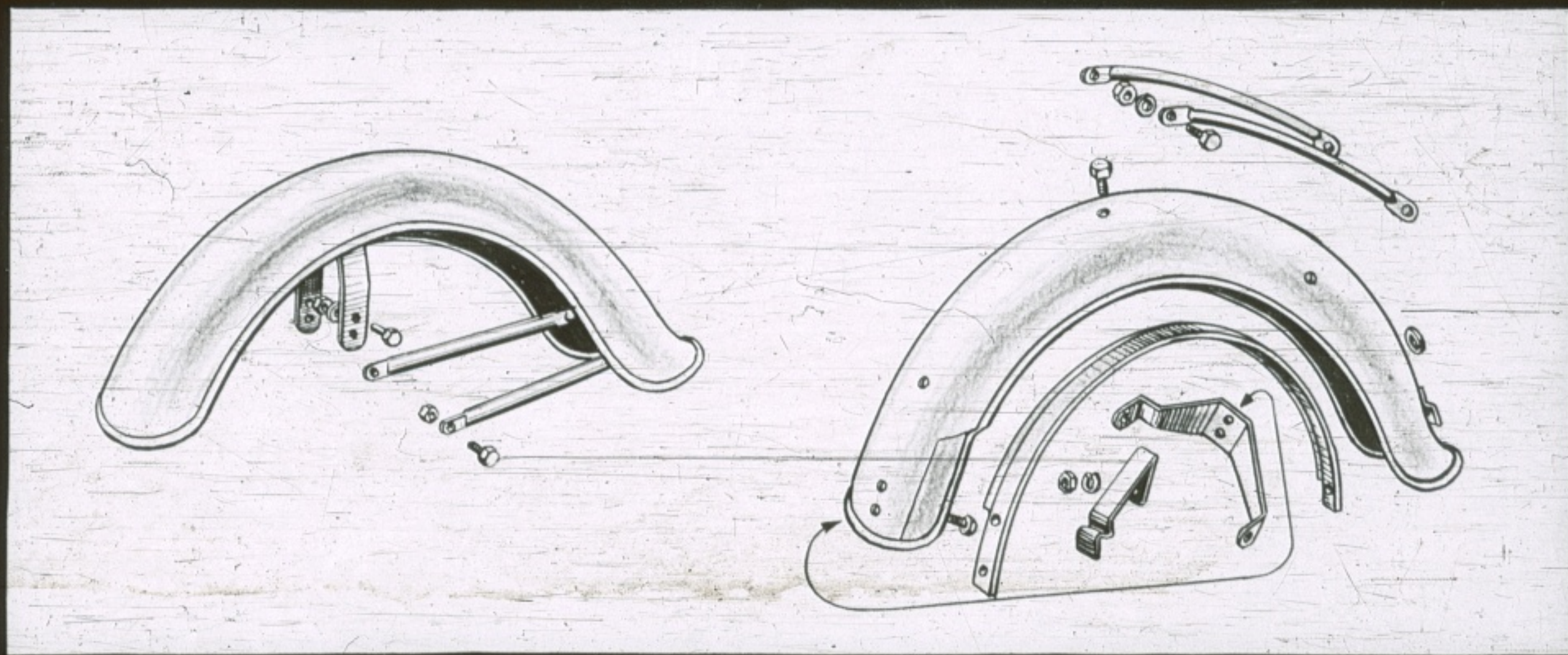
Hamulec ręczny działający na przednie koło uruchamia się dźwignią naciskową umieszczoną na prawym końcu kierownicy połączoną z rozpieraczami szczęk (30) przy pomocy linki (31)



Dla uzyskania wygody jazdy dwumiejscowe siodło (32) typu „kanapowego” wykonane jest z gąbki lateksowej pokrytej skórą i dermatoidem. Podnóżki kierowcy (33) pokryte osłonami gumowymi mają regulację położenia, a podnóżki tylne (34) podnoszone są do góry



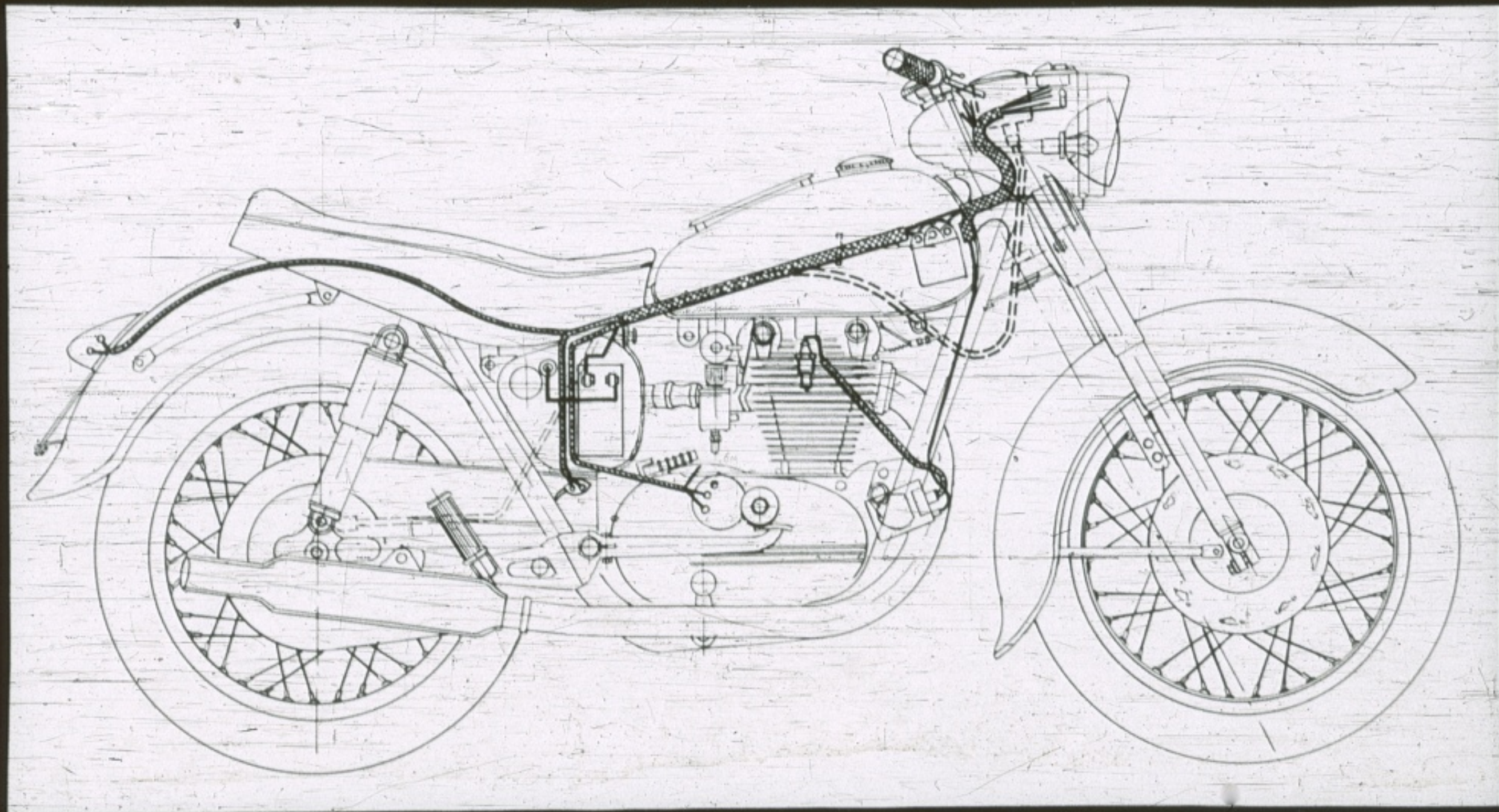
Błotniki kryjące koła przednie i tylne są głęboko tłoczone i wykonane z blachy stalowej. Umocowanie obydwu błotników zapewnia stałą odległość między nimi, a oponami w każdym położeniu kół



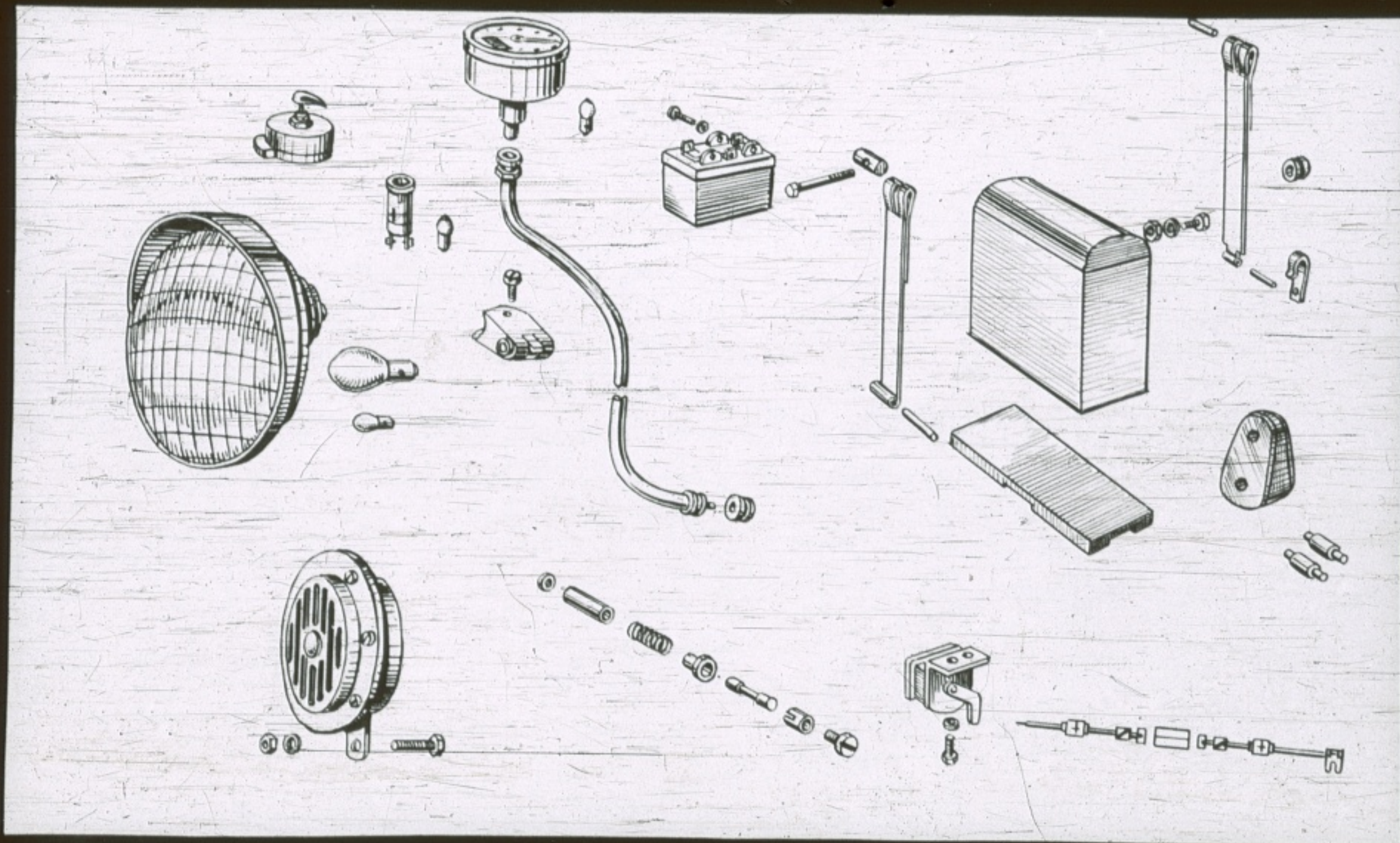
Motocykl JUNAK M10 posiada 6-woltową, jednoprzewodową instalację elektryczną.

W skład jej wchodzi prądnica o mocy 45 W, akumulator 6V, 14 Ah, regulator napięcia i wyłącznik samoczynny, bezpiecznik topikowy, reflektor z jedną żarówką 6V 25/25 W i drugą 6V-1,5 W, stacyjka, lampa kontrolna biegu luzem, lampa tylna z żarówkami o mocy 3 oraz 5 W i włącznik światła „stop”

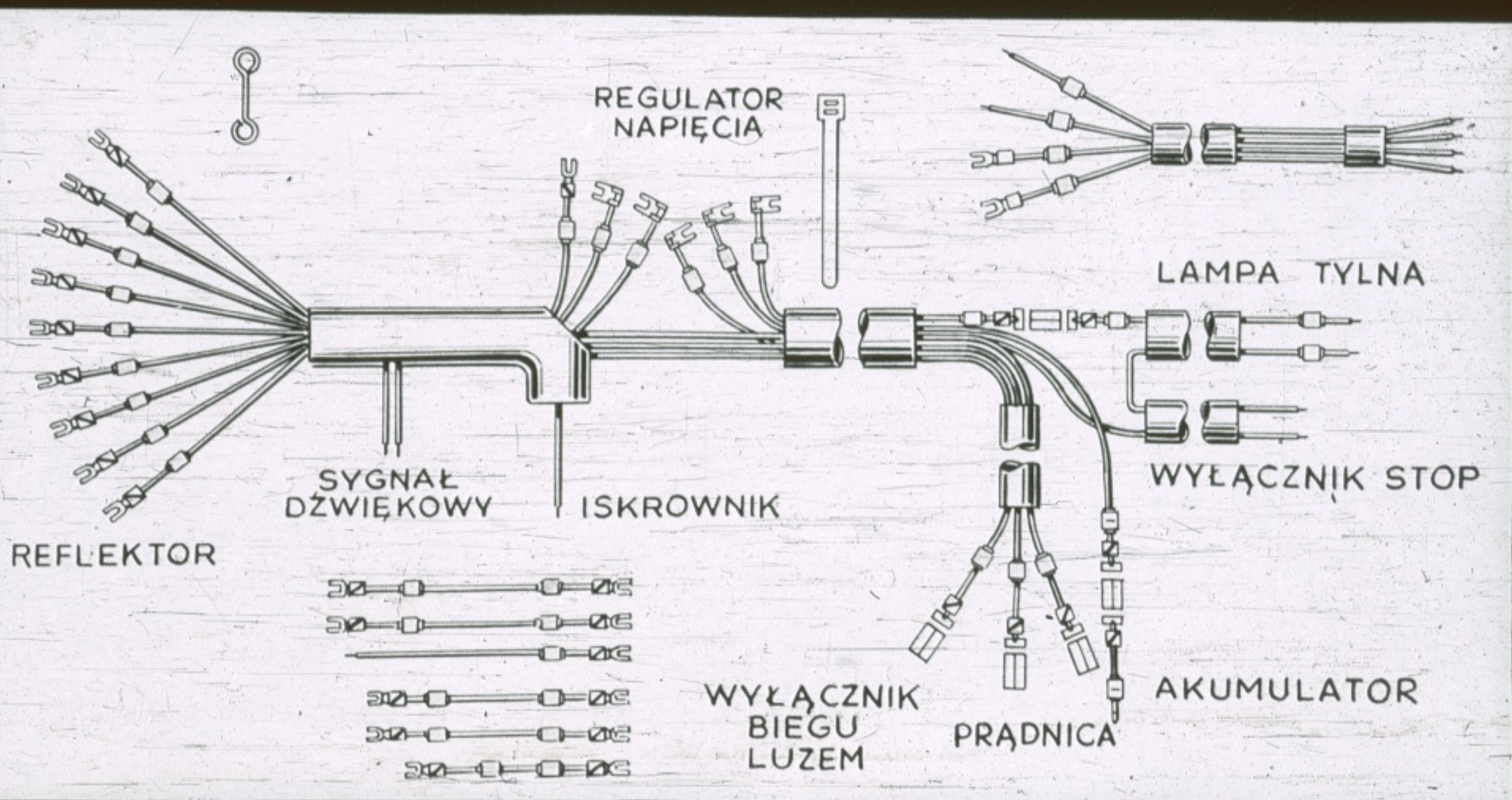
Rozmieszczenie źródeł i odbiorników prądu



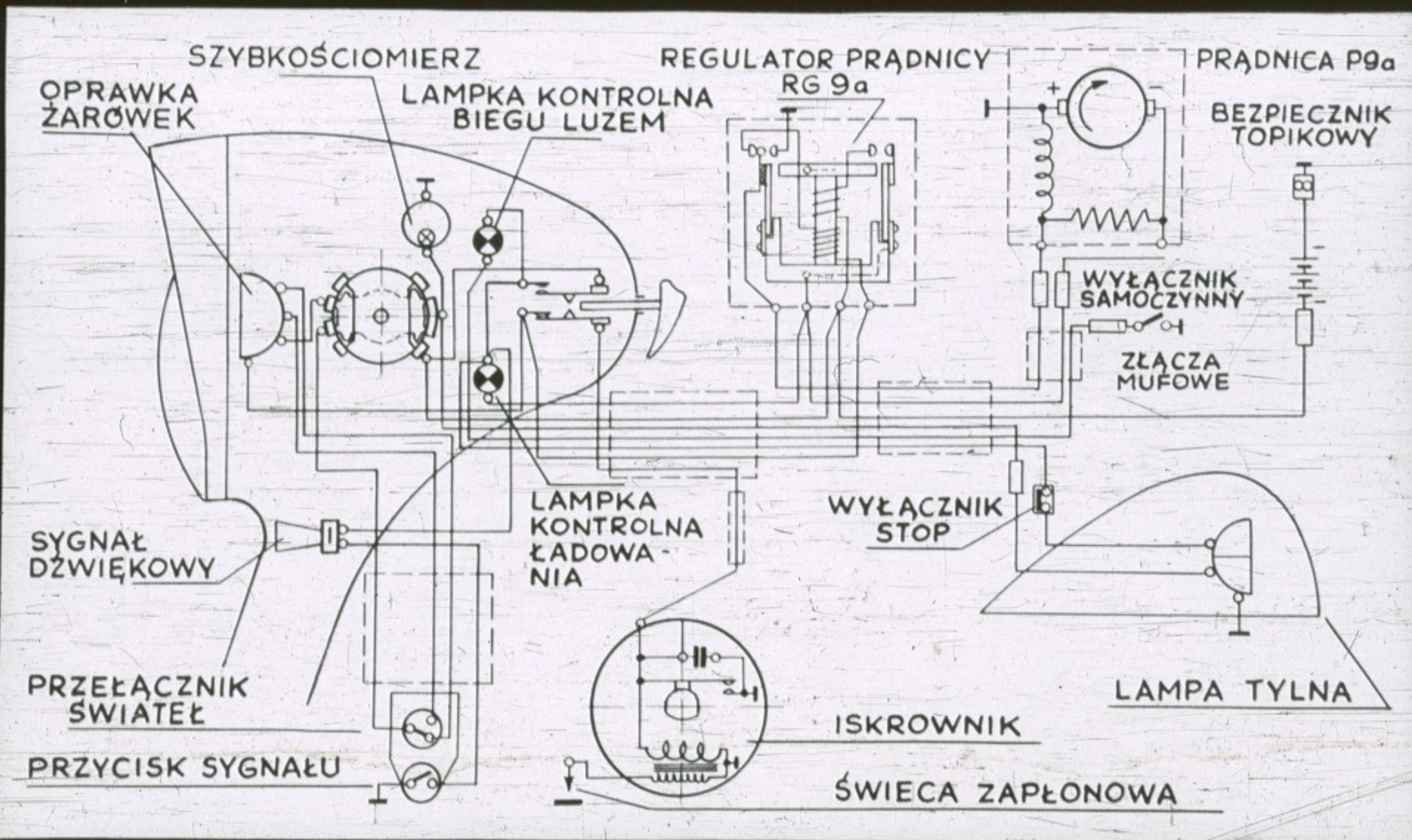
Wygląd zewnętrzny źródeł i odbiorników prądu



Dla połączeń instalacji, wszystkie przewody zaopatrzone są na końcach numerami, odpowiadającymi numerom na zaciskach odbiorników

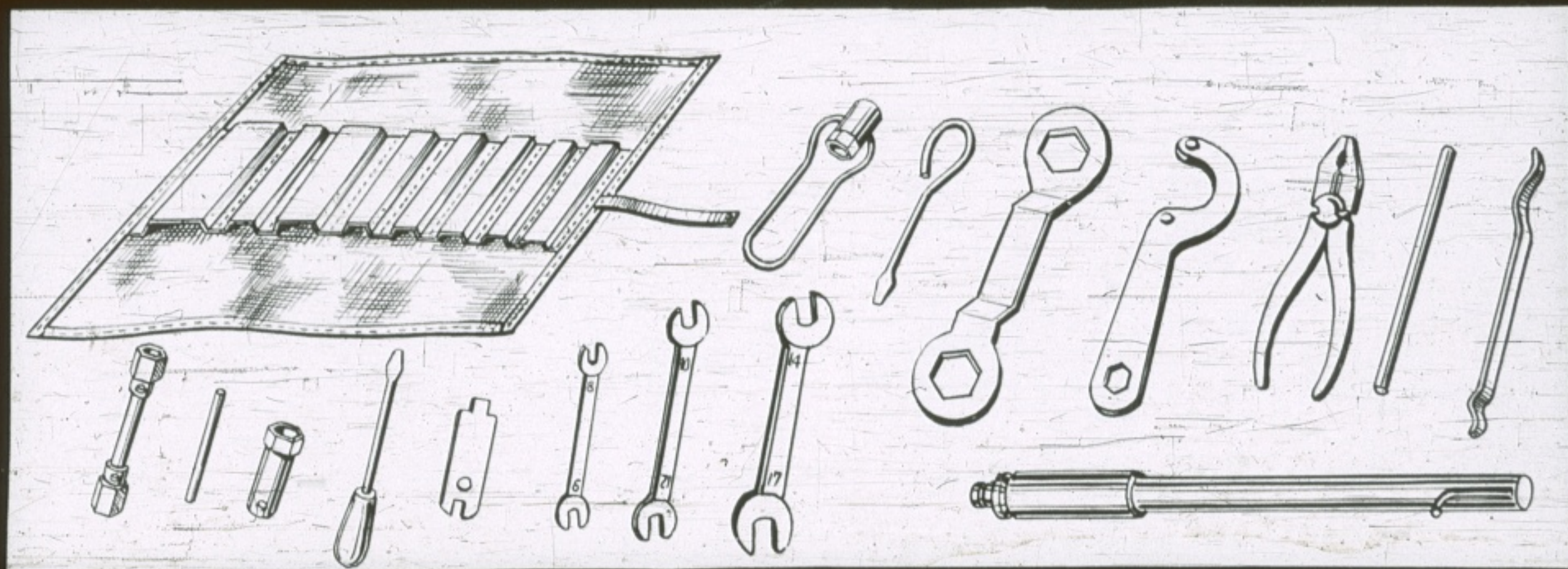


Schemat wzajemnego połączenia elementów instalacji elektrycznej

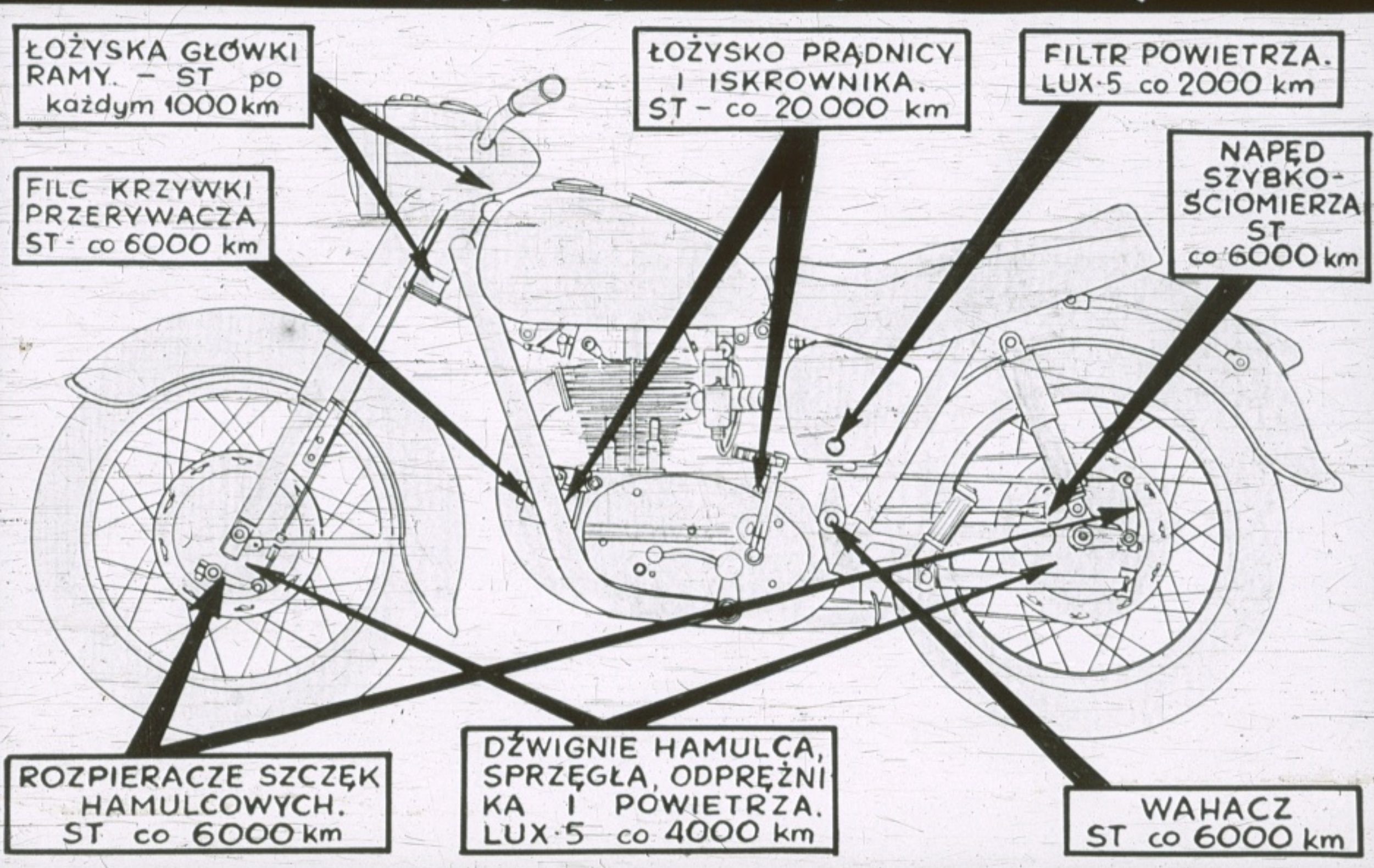


Źródła, przewody i odbiorniki prądu wymagają częstej kontroli i starannej obsługi. Należy dbać o ich czystość, chronić przed wilgocią i doraźnie usuwać zauważone uszkodzenia. Dokładny przegląd całej instalacji elektrycznej należy obowiązkowo wykonać po przejechaniu 10 000 km

Dla dokonywania zabiegów technicznych i doraźnych napraw, każdy egzemplarz motocykla JUNAK M10 wyposażony jest fabrycznie w komplet narzędzi kierowcy. Torba z narzędziami mieści się w skrzynce narzędziowej pod siedłem z prawej strony motocykla



W zakres obsługi technicznej wchodzi smarowanie następujących punktów (lewa strona)



Smarowanie punktów po prawej stronie motocykla

ŁAŃCUCH
NAPĘDOWY.
SMAR
GRAFITOWY
CO 8000 km

AMORTYZATORY
PRZEDNIE I TYLNE.
LUX-10 - co 8000 km

RĄCZKA POKRĘTNA
GAZU. ST - co 6000 km

WSZYSTKIE
CIĘGŁA
BOWDENA.
LUX-5 - co
4000 km

OŚ PEDAŁU
HAMULCA.
ST - co 6000 km

ŁOŻYSKA PIAST
KÓŁ.
ST - co 10000 km

ZBIORNIK OLEJU, SKRZYŃKA
BIEGÓW, KOMORA SPRZĘGŁA.
LATEM LUX-10 } co 2000 km
ZIMĄ LUX-5 }

KONIEC