SUPERKONKURS
Do wygrania dwie Hondy Bali

10'99 świat motocykli

4 zł 90 gr

MIESIĘCZNIK WSZYSTKICH MOTOCYKLISTÓW

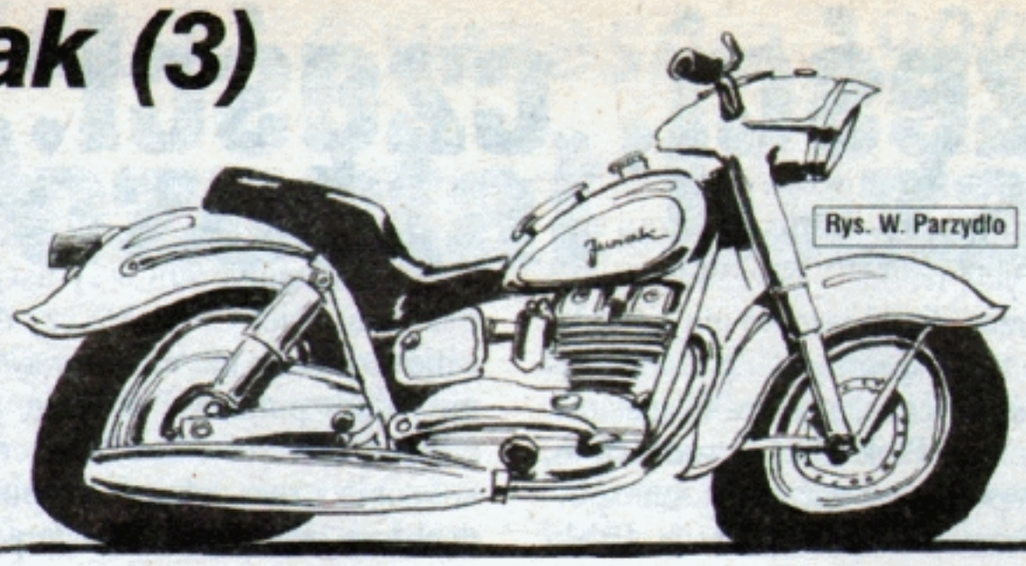
NR 10 (72) · PAŹDZIERNIK 1999
INDEKS 323527 · ISSN 1230-9397

W NUMERZE „GIEŁDA"
BEZPŁATNY DODATEK
OGŁOSZENIOWY

ISSN 1230-9397

Yamaha XJR 1300 • Crossówki na rok 2000 • V i VI runda Polonii Cup
Suzuki GSX 1100 S Katana • Honda VT 500E/C • Zloty • Sprzęgła • Turystyka

Był sobie Junak (3)



Silnik w oleju skąpany

RAFAŁ DMOWSKI

zdjęcia: autor, archiwum

Bardzo popularnym obrazkiem na zlotach jest Junak ociekający olejem. Twierdzenia, że „Junak zawsze cieknie", lub „Junak musi cieknąć", tak zadomowiły się w umysłach niektórych właścicieli tych maszyn, że nie robią oni nic, aby tę usterkę zwalczyć. Traktują oni junakowe cieknięcie, jako cechę charakterystyczną modelu, nie zaś jak dokuczliwe niedomaganie. Osobiście spotkałem kiedyś motocyklistę, który na postoju wstawiał pod swego Junaka, przewożoną w tym celu, małą miedniczkę. Chwytany w nią olej wlewał z powrotem do silnika przed wyruszeniem w dalszą drogę.

Poprzednio omówiłem już wpływ układu przewietrzania skrzynki korbowej na problem wydostawania się oleju z silnika. Obecnie chcę przekonać Was, że kilka prostych zabiegów, oraz dołożenie staranności przy montażu elementów, uchroni silnik Junaka przed wyciekami.

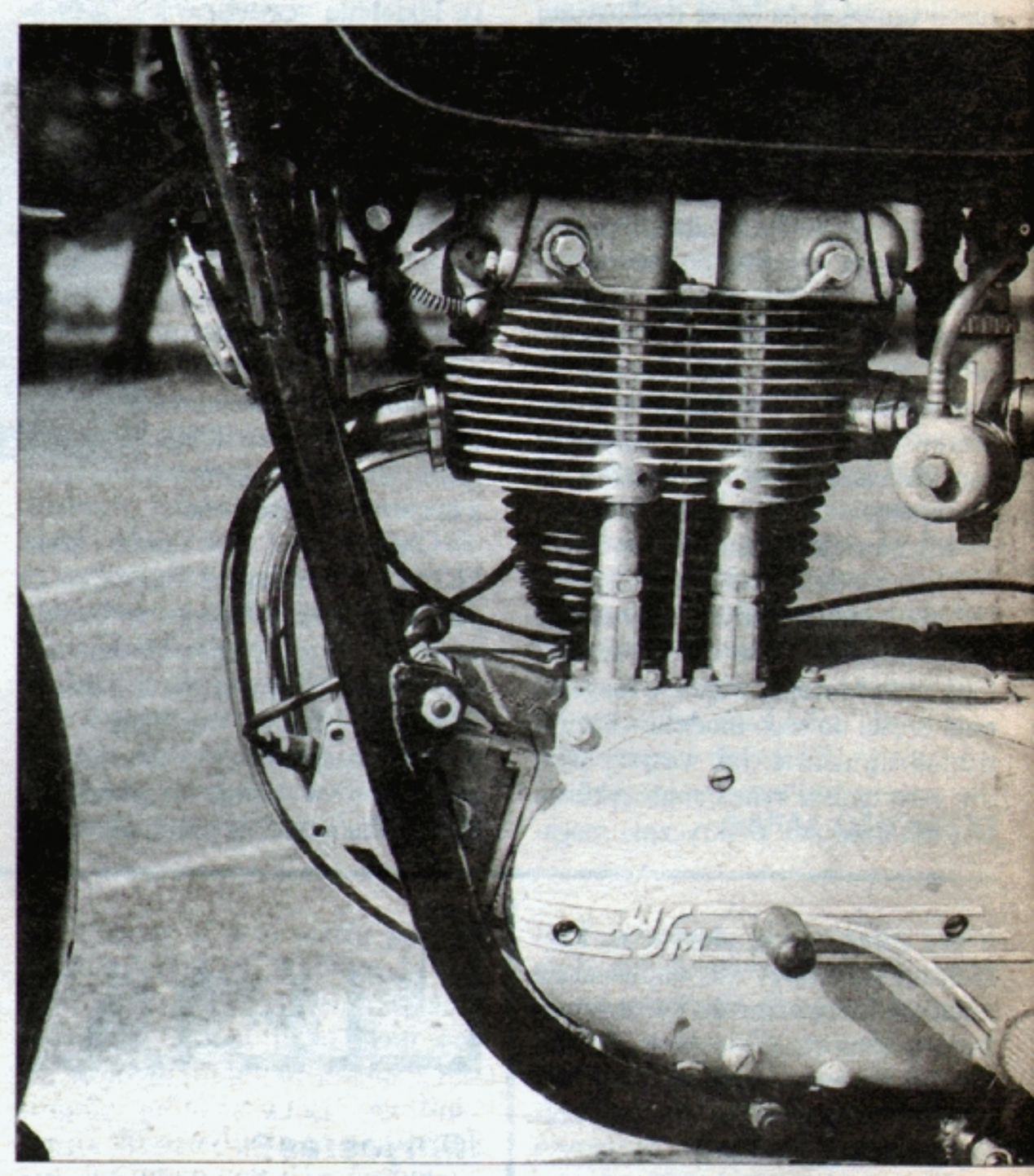
Przyjmujemy oczywiście założenie, że silnik Waszego motocykla jest po remoncie lub w dobrym stanie technicznym. Zużyty układ cylinder-tłok, bądź zły stan pierścieni tłokowych, będzie powodował ciągłe przedmuchy do skrzynki korbowej. Ciśnienie to, nie w pełni odprowadzane przez odmę, będzie przyczyną licznych wycieków oleju.

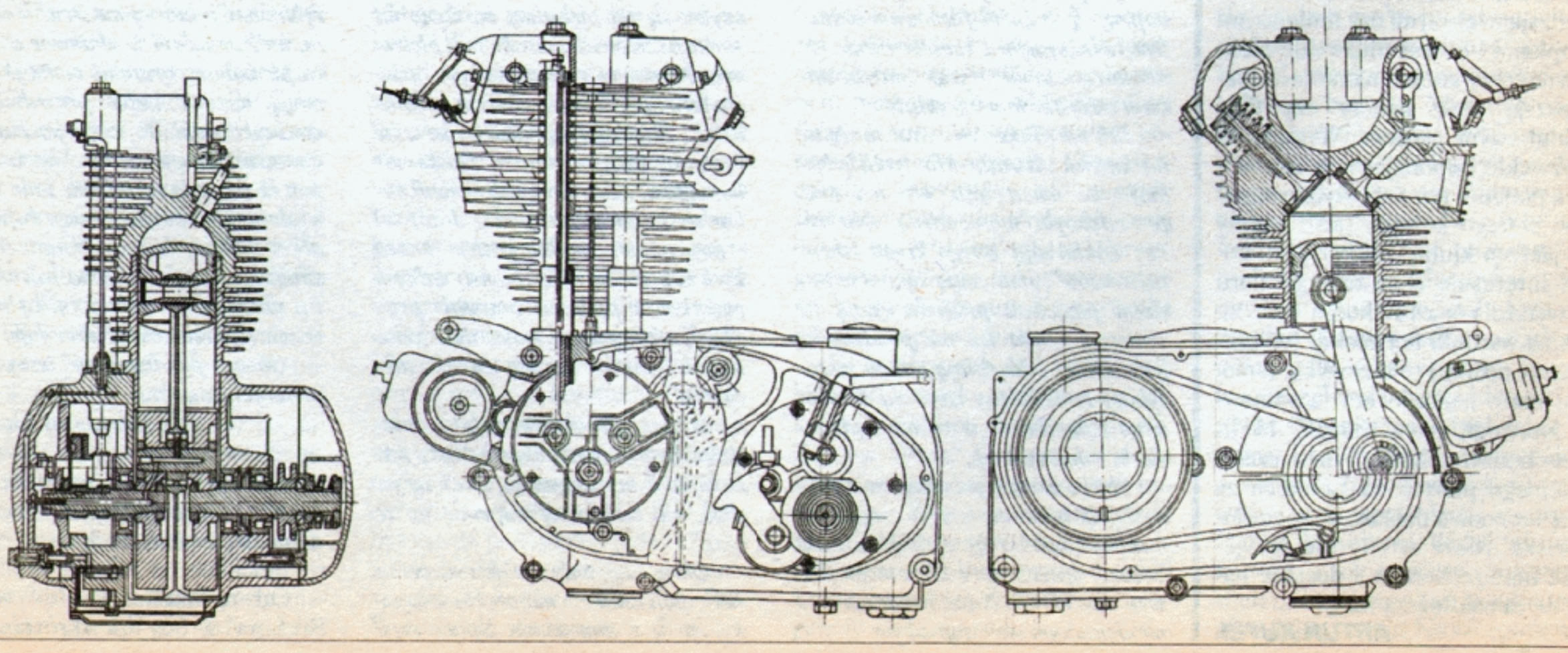
Jeśli jednak Wasz silnik jest po szlifie i nadal cieknie, to przyczyny należy szukać gdzie indziej. Zaczniemy od głowicy.

Szczególną uwagę należy zwrócić na stan prowadnic zaworowych. Olej znajdujący się w głowicy będzie zassany przez zużytą prowadnicę zaworu ssącego i porwany do komory spalania. Spalany olej zabarwi spaliny na niebiesko. Zjawisko to wystąpi z największą intensywnością zaraz po rozruchu, ponieważ na postoju, część oleju pozostałego w głowicy przesącza się zużytą prowadnicą do kanału ssącego. Spalony olej osadzi się wewnątrz komory spalania i w układzie wylotowym, powodując zmiany charakterystyki silnika, oraz jego przyspieszone zużycie.

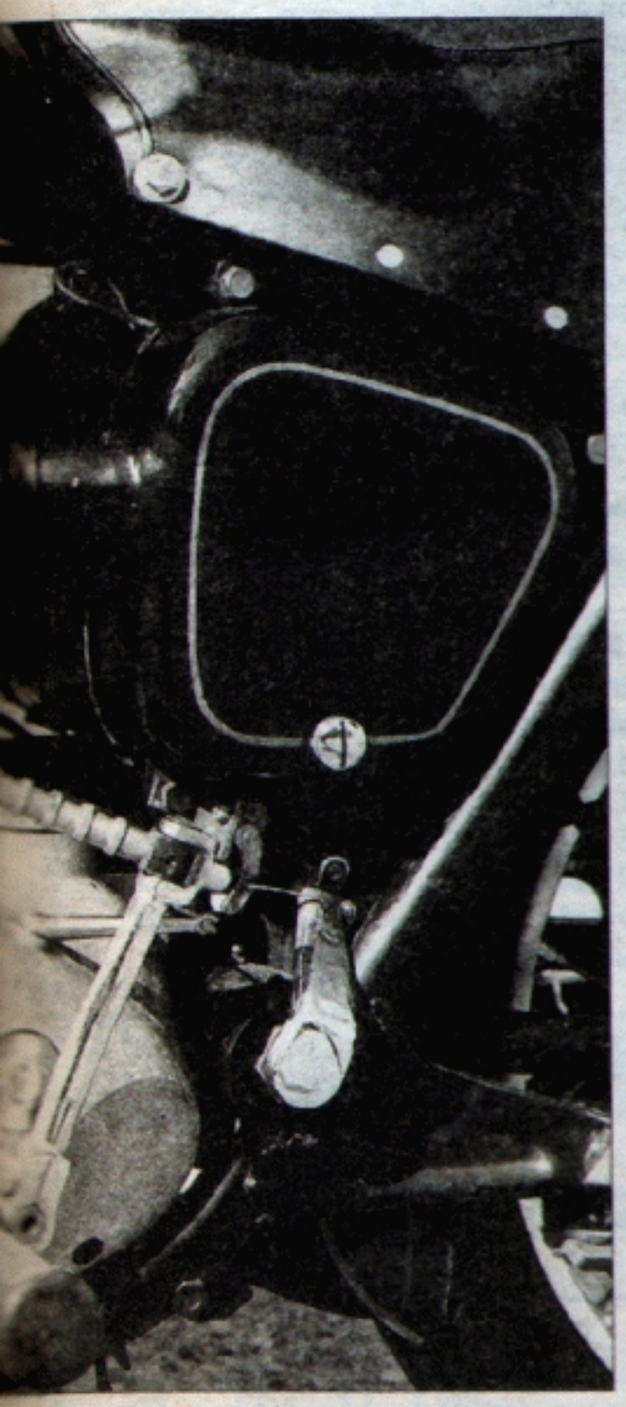
Nadmierny luz prowadnicy zaworu wydechowego będzie przyczyną przedostawania się gazów wydechowych do głowicy. Proces powyższy będzie tym intensywniejszy, im większy opór przepływu posiada układ wydechowy. Zjawisko to może objawiać się wypychaniem oleju w obrębie dźwigienki odprężnika, nawet przy jej prawidłowym uszczelnieniu, lub wyciekami w okolicy pokryw zaworowych.

Oddzielnym zagadnieniem jest problem właściwego uszczelnienia magistrali olejowej głowicy. Jest ona zbudowana jako zewnętrzna rurka, zamocowana do bloku silnika pomiędzy osłonami popychaczy, za pomocą specjalnej nakrętki. Pod tą nakrętką powinna znajdować się uszczelka o odpowiednim





kształcie, wykonana z elastycznego materiału. O-ring, czy innego typu uszczelka gumowa, jest zazwyczaj zbyt delikatna i ulega rozerwaniu podczas dokręcania. Osobiście stosowałem, zawsze z dobrym skutkiem, uszczelkę wytoczoną z teflonu. Sporadycznie obserwowałem u innych użytkowników stosowanie w tym miejscu pakuł. Jest to mało skuteczne, a przy rozbiórce mogą one przedostać się do magistrali olejowej, powodując jej niedrożność. Na górze magistrala olejowa rozgałęzia się, doprowadzając olej do osi dźwigienek zaworowych. Jest ona przymocowana do głowicy specjalnymi, wierconymi śrubami zapewniającymi przepływ oleju. Uwaga! Zastosowanie w tym miejscu zwykłych śrub



przerwie dopływ oleju do głowicy. Najlepsze uszczelnienie dają tutaj podkładki z wyżarzonej miedzi, zamontowane od strony głowicy i od strony główki śruby, na końcówki magistrali olejowej. Najlepiej, jeżeli są one nieco większej średnicy niż końcówki magistrali. Sprzyja to dobremu uszczelnieniu. Magistrala olejowa nieszczelna, zgnieciona lub pęknięta, właściwie nie nadaje się do naprawy i powinna być wymieniona na pełnosprawną.

Olej dostarczany do głowicy pod ciśnieniem, powraca do bloku silnika osłonami lasek popychaczy. Osłony te składają się z rurek wciśniętych na stałe w głowicę, oraz stalowych elementów łączących, stanowiących oddzielne części. Stalowe elementy łączące powinny być przykręcone do bloku poprzez uszczelki z klingierytu lub brystolu posmarowanego obustronnie silikonem. Wewnątrz tych elementów jest miejsce na uszczelki gumowe, ściśle współpracujące z rurkami wciśniętymi w głowicę. W przypadku braku lub zużycia się tych uszczelek, można zastąpić je o-ringami o odpowiedniej średnicy i grubości. Ewentualne rysy na rurkach wciśniętych na stałe w głowicę, należy zapolerować, przeciwdziałając w ten sposób ich nieszczelności. Pęknięć lub innych uszkodzeń tych rurek zazwyczaj nie naprawia się, kwalifikując całą głowicę do wymiany. Uszkodzenia te objawiają się najczęściej występowaniem oleju pomiędzy żebrami głowicy, w okolicy osłon popychaczy.

Wycieki oleju spod pokryw zaworowych można zlikwidować w następujący sposób. Pokrywy lekko podgięte lub ze zniszczonymi powierzchniami styku, należy zeszlifować na płycie traserskiej lub szkle, aż do uzyskania równomierności przylegania. W przypadku większych odkształceń, pokrywy wymienić na inne, w ostateczności zastosować odpowiednio grubszą uszczelkę. Z powierzchniami przylegania w głowicy należy postąpić analogicznie.

Nieoryginalnie występujące śruby mocujące pokrywy zaworowe, dobrze jest zastąpić gwintowanymi szpilkami z nakrętką i podkładką. Zmiana ta zapobiegnie zużywaniu się gwintów w głowicy (np. przy częstej kontroli luzów zaworowych).

Podczas kontroli luzów zaworowych, dobrze jest sprawdzić czy dźwigienki zaworowe nie mają nadmiernego luzu na swoich osiach. Luz ten wynika ze zużycia ich tulejek. Zjawisko to zachodzi w wyniku długotrwałej eksploatacji silnika, lub na skutek usterek w układzie olejenia, powodujących częściowy lub całkowity brak dopływu oleju do głowicy. Jeżeli wykryjemy w naszym motocyklu to niedomaganie, to niezwłocznie należy je usunąć, gdyż uniemożliwia ono prawidłowe ustawienie luzu zaworowego i zaburza pracę układu olejenia.

W tym celu zdejmujemy głowicę. Przed zamontowaniem dźwigienek zaworowych ze zregenerowanymi tulejkami, dobrze jest skontrolować luzy prowadnic zaworowych. Nadmierny luz zaworu w prowadnicy jest też skutkiem długotrwałej eksploatacji lub podobnych usterek układu olejenia. Niedomagania te idą więc ze sobą w parze i zdiagnozowanie jednego z nich uprawdopodabnia wystąpienie drugiego.

W następnym odcinku junakowych opowieści, między innymi o przyczynach wycieków oleju z kadłuba silnika. ■

ODCINEK DLA WPŁACAJĄCEGO
OPŁATA ZŁOTYCH
SŁOWNIE
świat motocykli
WPŁACAJĄCY • DOKŁADNY ADRES
REJONOWY URZĄD POCZTY
UL. JAGIELLOŃSKA 6, 85-950 BYDGOSZCZ
Bank Pocztowy S.A. I Oddział Bydgoszcz
13201117-990011-17004-200-0/1
OPŁATA
DATOWNIK
PODPIS PRZYJMUJĄCEGO
ODCINEK DLA POSIADACZA RACHUNKU
ODCINEK DLA BANKU
ODCINEK DLA POCZTY