

SUPERKONKURS
Do wygrania dwie Hondy Bali

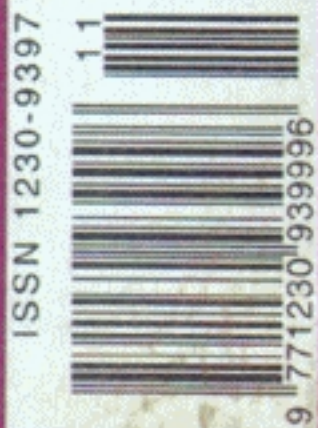
11 '99 świat motocykli

4 zł 90 gr

MIESIĘCZNIK WSZYSTKICH MOTOCYKLISTÓW

NR 11 (73) • LISTOPAD 1999
INDEKS 323527 • ISSN 1230-9397

**W NUMERZE „GIEŁDA”
BEZPŁATNY DODATEK
OGŁOSZENIOWY**



**BMW 1100 S • Nowości salonów • Honda CB 750 Four
Moto Guzzi Le Mans • Kawasaki GPZ 500 S • Technika • Turystyka**



WYCIEKI OLEJU

rys: autor, archiwum

RAFAŁ DMOWSKI

W poprzednim odcinku omówiłem sposoby likwidowania wycieków oleju z głowicy. Nie mniej uciążliwe i równie często występujące są wycieki oleju z kadłuba silnika. Najniebezpieczniejsze są nieszczelności zlokalizowane u dołu kadłuba. Cały silnik pozostaje wówczas czysty, a ubytek oleju sygnalizują tylko tłuste plamy w miejscu postoju.

Ponieważ Junak nie jest wyposażony w czujnik ciśnienia oleju, o braku smarowania spowodowanym nadmiernym ubytkiem oleju może poinformować dopiero odgłos zacierającego się silnika.

Drugim niebezpieczeństwem jest przedostawanie się oleju na oponę tylnego koła.

Olej wyciekający z dolnych partii kadłuba, podczas jazdy przesuwany jest do tyłu przez pęd powietrza i siłę bezwładności. Przedostaje się on w ten sposób na oponę tylnego koła. Opona zanieczyszczona olejem traci przyczepność do podłoża. Może to być przyczyną utraty panowania nad motocyklem.

Z własnego doświadczenia dodam, że poślizgi na oleju są niezwykle gwałtowne i prawie niemożliwe do opanowania. Wystarczy mała kropla oleju na jezdni bądź oponie, by kierowca całkowicie utracił kontrolę nad maszyną.

Wycieki oleju z bloku silnika występują najczęściej przez wyprowadzenie wałka rozrusznika i wałka dźwigni zmiany biegów, czyli przez lewą pokrywę silnika. Wydostający się tamtędy olej pochodzi ze skrzyni biegów.

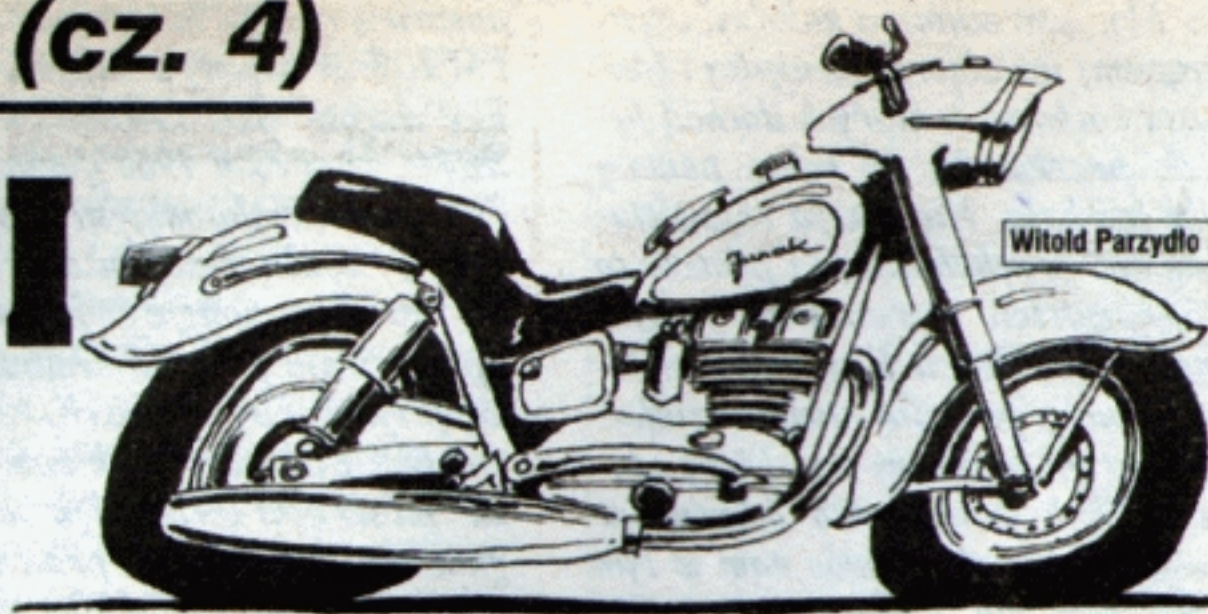
Przedostaje się on najpierw do komory zmieniającego biegów, a stamtąd dopiero wydostaje się na zewnątrz przez nieszczelne tuleje wałków.

Chcąc wyeliminować przecieki, należy wymienić tuleje wałków w pokrywie wewnętrznej, zamykającej skrzynię biegów. Luźne tuleje w zewnętrznej, lewej pokrywie także, przy okazji, trzeba wymienić.

W niektórych egzemplarzach tuleje te mają jako dodatkowe uszczelnienie gumowy o-ring. Wymiana samego o-ringa przyniesie poprawę tylko na krótko, gdyż wytrze się on natychmiast w luźnej tulei.

Dorabiając nowe tuleje, najlepiej zamiast mosiądzu użyć brązu. Zapewni on dłuższą ich żywotność.

Często zdarza się, że ze skrzyni biegów wycieknie prawie cały olej i pracuje ona bez smarowania.



Powoduje to zacieranie wałków, tulejek i łożysk, dlatego kontrolę poziomu oleju należy wykonywać dość często (co 500 - 1000 km).

Przecieki spod lewej pokrywy mogą też pochodzić z komory silnika. Poprzez kanały w tej pokrywie następuje rozpróśnienie oleju pod ciśnieniem do rozrządu i głowicy. Dlatego należy z wielką starannością montować tę pokrywę, a przecieki mogą być tu bardzo groźne. Podczas montażu szczególną uwagę trzeba zwrócić na

zdobyć zamienników, a naprawa w inny sposób jest niemożliwa.

Bardzo ważne dla zapewnienia szczelności jest prawidłowe zamontowanie simmeringów. Nowe simmeringi powinny być dobrej jakości. Oszczędność na nich nie ma sensu, gdyż ich cena jest niewspółmiernie niska do nakładu pracy i kosztu rozebrania i ponownego złożenia silnika. Dlatego stosuj zawsze najlepsze simmeringi.

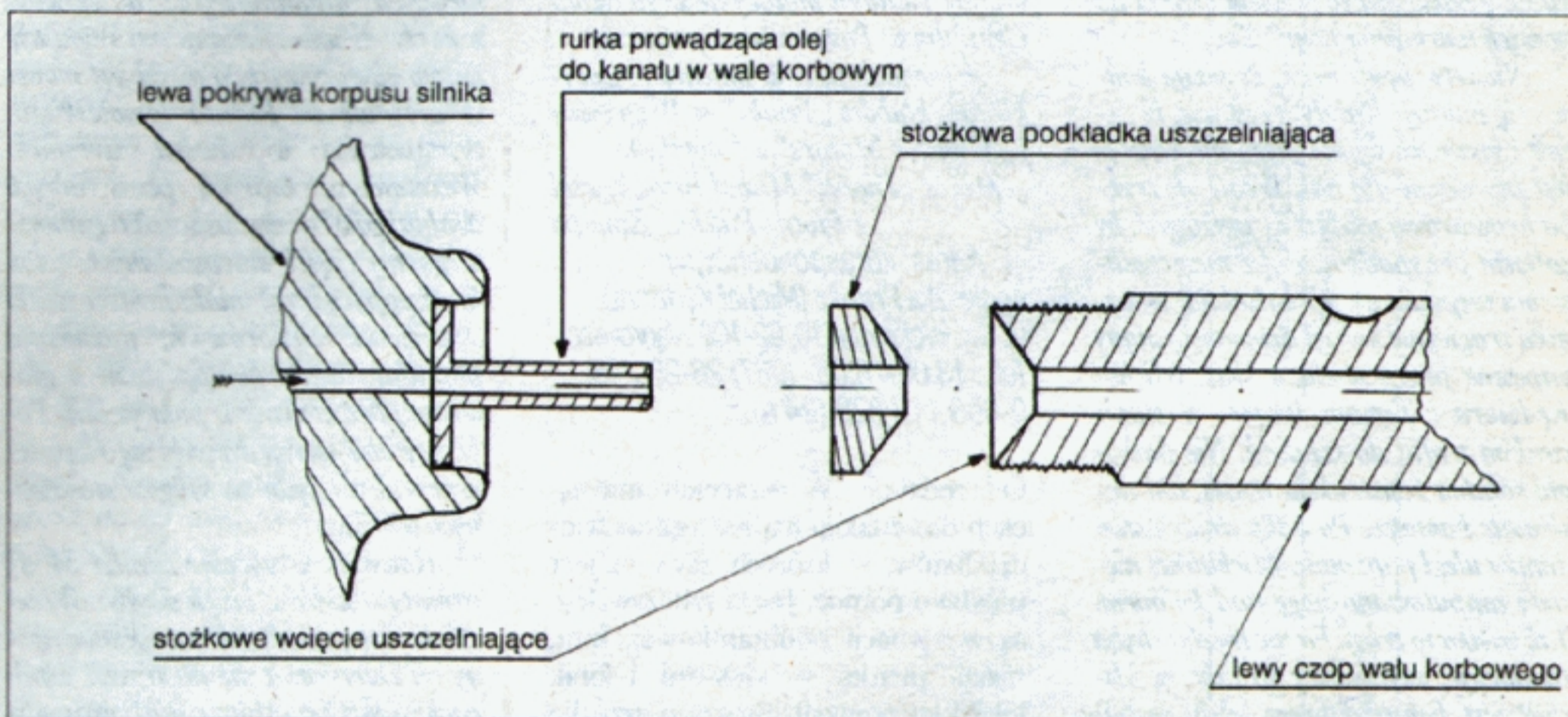
Otwór, w którym zamontujemy nowy simmering, powinien być do-

kładnie oczyszczony. Jeżeli mamy wątpliwości co do szczelności styku simmeringu z jego otworem, cienko smarujemy jego powierzchnię zewnętrzną i powierzchnię wewnętrzną otworu, silikonem.

Nigdy nie uderzamy młotkiem w simmering. Montażu dokonujemy wciskając simmering na prasie, przy użyciu metalowego krążka o średnicy minimalnie mniejszej, niż sam simmering.

W ostateczności delikatnie wbijamy młotkiem, przez taki sam krążek. Przy montażu należy dbać, aby simmering zagłębiał się równomiernie i idealnie prostopadle do osi otworu. Simmering przekrzywiony w otworze ulega deformacji lub rozerwaniu i nie spełni później należycie swego zadania.

Uwaga! Lekkie zaolejenie łańcucha napędowego i osłony jest normalnym objawem pracy odmy w większości silników Junaka, wyposażonych w wyprowadzenie odmy w okolicy zębatego zdawczej. ■



uszczelnienie kanału doprowadzającego olej do wału korbowego (rys.1).

Półki kadłuba silnika lub pokrywy boczne w miejscach styku mogą posiadać uszkodzenia powstałe w wyniku nieumiejętnego demontażu. Zdejmowanie pokryw bądź rozpolawianie silnika za pomocą śrubokrętów lub łyzek do opon jest przyczyną takich uszkodzeń.

Niezbyt głębokie zadrapania powierzchni wypełni uszczelniacz silikonowy, którym obustronnie nasmarujemy uszczelkę przed montażem. Głębsze punktowe wgniecenia można naprawić metodą spawania bądź równomiernego szlifowania całej powierzchni, ale najlepiej uszkodzone elementy wymienić na pełnowartościowe.

Decydując się na spawanie elementów aluminiowych trzeba pamiętać, że jest to operacja dość kosztowna, a powstające w jej wyniku naprężenia mogą wykrzywić lub doprowadzić do pęknięcia naprawianego obiektu.

Dlatego metodą spawania naprawiamy aluminiowe części w ostateczności, jeżeli nie można

NAJCZĘSTSZE PRZYCZYNY I PUNKTY WYCIEKÓW OLEJU Z KADŁUBA SILNIKA

lp.	Miejsce wycieku	Przyczyny
1	między cylindrem a kadłubem	brak uszczelki lub uszczelka przerwana, zanieczyszczenia pod uszczelką
2	między półkami kadłuba	uszkodzone powierzchnie styku półek kadłuba, uszkodzona uszczelka lub jej brak
3	między kadłubem a podstawą iskrownika	poluzowane śruby mocujące iskrownik, uszkodzona uszczelka lub jej brak
4	przecieki oleju do komory prądnic	źle zamontowana odma (dotyczy też innych przecieków), uszkodzona, niewłaściwa lub źle zamontowana uszczelka prądnic
5	przecieki spod pokrywy pompy olejowej	uszkodzenie mechaniczne pokrywy lub kadłuba, uszkodzona uszczelka lub jej brak, poluzowane śruby mocujące pokrywę
6	przecieki spod pokrywy komory sprzęgła	uszkodzone powierzchnie styku, uszkodzona uszczelka lub jej brak, poluzowane śruby mocujące
7	przecieki spod pokrywy rozrządu (lewej)	uszkodzone powierzchnie styku, uszkodzona lub przerwana uszczelka, luz pomiędzy tulejką a wałkiem rozrusznika lub zmieniającego biegów
8	wyciek spod któregoś korka spustowego, wlewowego lub kontrolnego	zerwany gwint, uszkodzona podkładka uszczelniająca lub jej brak
9	występowanie oleju w okolicy zębatego zdawczej	uszkodzony simmering na wałku głównym od strony skrzyni biegów, uszkodzone uszczelnienie na wałku głównym od strony komory sprzęgła, normalna praca odmy