SUPERKONKURS 2000
SUZUKI
Ride the winds of change

7 2000 świat motocykli

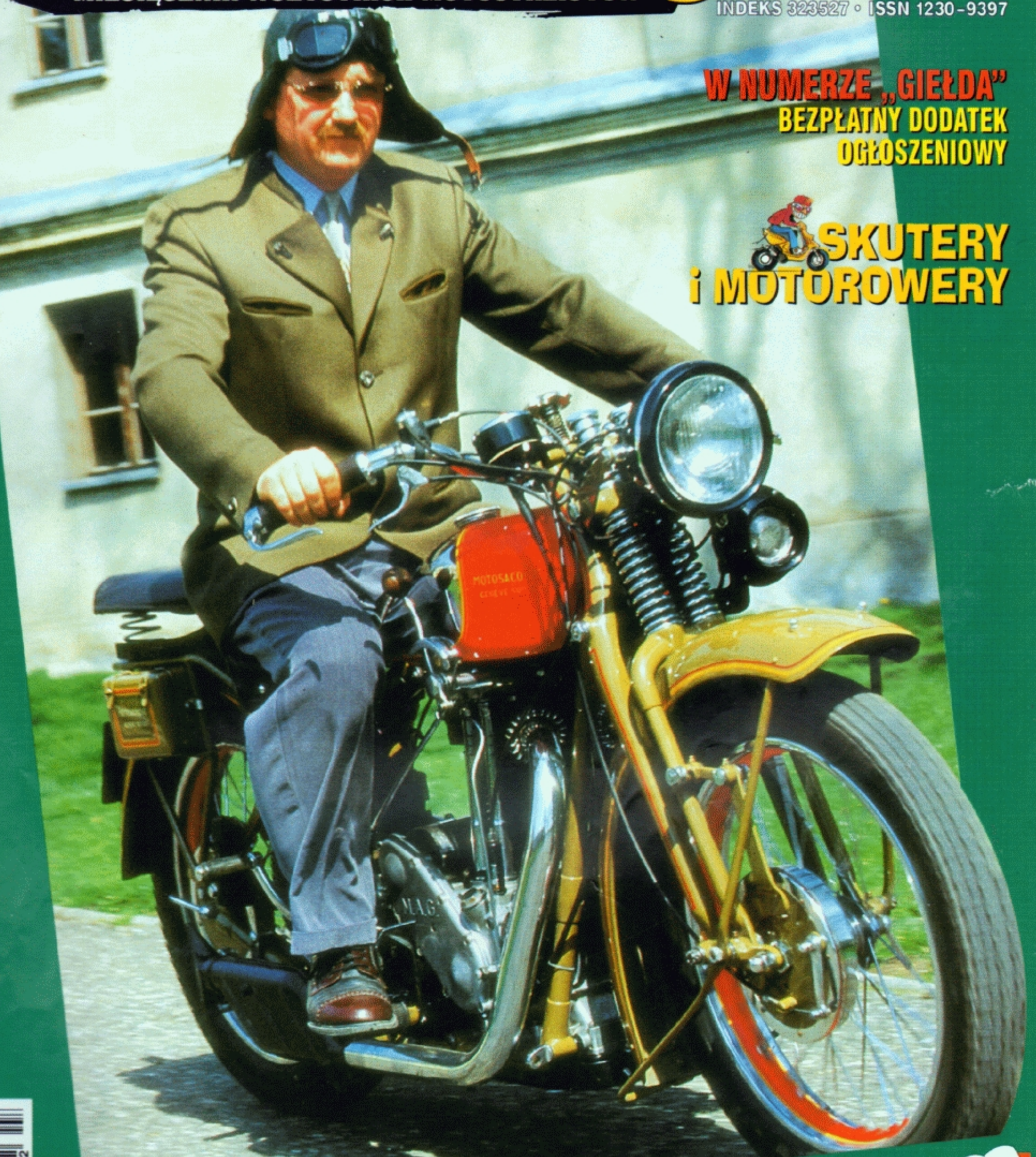
5 zł 60 gr

MIESIĘCZNIK WSZYSTKICH MOTOCYKLISTÓW

NR 7 (81) • LIPIEC 2000
INDEKS 323527 • ISSN 1230-9397

W NUMERZE „GIEŁDA”
BEZPŁATNY DODATEK OGŁOSZENIOWY

SKUTERY i MOTOROWERY



ISSN 1230-9397
07
9 771230 939002

www.swiat-motocykli.pl

Suzuki GSF 600S Bandit • KTM 640 LC4-E • Bajaj Spirit • Hesketh
Tor Poznań • Motosacoche Jubilee • Suzuki DR Big • Turystyka • Technika

LISTY

Mój Junak

Do napisania tego listu skłonił mnie ciąg artykułów o Junaku. Tak się właśnie składa, że jestem posiadaczem w/w motocykla. W ciągu dwóch sezonów pokonałem nim 38 000 km. Motocykl po wielu godzinach pracy w warsztacie stał się praktycznie bezawaryjny. Jeździłem nim wszędzie i w każdych warunkach bez większej obawy. Razem z moją dziewczyną byliśmy Junakiem nad morzem i w górach. To właśnie dzięki niemu przeżyliśmy wiele wspaniałych chwil. Spędziliśmy w siodle tego motocykla tyle czasu, że stał się dla nas czymś wyjątkowym. Jestem nadal jego posiadaczem i na razie nie mam zamiaru zrywać z nim współpracy. Kilkakrotnie miałem zamiar go sprzedać, ale dzięki Bogu odwiodła mnie od tego zamiaru dziewczyna. Postanowiliśmy razem, że Junak zostanie z nami już na zawsze, ponieważ stanowi cząstkę nas samych.

Mój Junak pochodzi z 1963 r. Jest to model M 10. Główną uwagę chciałbym jednak skupić na mechanice oraz trwałości poszczególnych elementów.

Kupiłem go w lutym '96 r. Junak zasadniczo był na chodzie, ale wymagał wielu poprawek. Brakowało mu m.in. siodła, wydechu, instalacji elektrycznej i wielu innych drobiazgów. Silnik był po remoncie, ale nie pracował jak trzeba. Uwagi tyczyły się głównie sprzęgła, skrzyni biegów (była tylko dwójka) i wszędobylskich wycieków oleju.

W ciągu miesiąca doprowadziłem silnik do stanu używalności. Został rozmontowany i prawidłowo złożony na nowo. Jako masy uszczelniającej użyłem silikonu. Uszczelniłem nim połówki karterów, pokrywę skrzyni biegów i łapę sprzęgła. Pod cylinder i pokrywę rozrządu dorobiłem papierowe uszczelki, które wkleiłem na hermetic. Sprzęgło i skrzynia biegów w Junaku pracują prawidłowo pod warunkiem właściwego wydystansowania. Jeśli spełnimy ten warunek, praca tych elementów staje się praktycznie bezawaryjna. Najsłabszym punktem skrzyni biegów jest koło zębate 1-go biegu i mechanizm rozrusznika. Do awarii tych elementów może dojść na skutek niewłaściwej procedury rozruchu silnika. Podczas rozruchu należy posługiwać się dekompresorem. Wszelkie przypadki wyskakiwania biegów bądź blokowania skrzyni są spowodowane przeważnie niewłaściwym wydystansowaniem. Luz osiowy wszystkich trzech wałków skrzyni biegów powinien zwierać się w granicach 0,1-0,3 mm. Powyższy luz jest podstawą właściwej pracy skrzyni biegów.

Wyskakiwanie biegów lub częściowe ich włączenie może być również spowodowane złą redukcją zmieniacza biegów.

Natomiast główną bolączką sprzęgła jest to, że korkowe tarcze „puchną" pod wpływem wysokiej temperatury. Zdarza się to przeważnie w mieście, kiedy sprzęgło jest mocno przegrzewane poprzez częste ruszanie i zatrzymywanie motocykla. Objawem „puchnięcia" sprzęgła jest zwiększający się luz na dźwigni sprzęgła. Sprzęgło zaczyna „ciągnąć". Jedynym ratunkiem w takich chwilach jest podciągnięcie linki. Po ostygnięciu silnika wszystko wraca do normy i trzeba skorygować luz linki, który powinien wynosić 3 mm. Trzeba przyznać, iż sprzęgło Junaka jest dość trwałym podzespołem. Pomimo iż miałem zamontowane używane tarcze sprzęgłowe, przejechałem na nich bez trudu 38 000 km. Składając silnik miałem problem ze zdobyciem łańcucha sprzęgłowego. Obecnie można kupić nowy lub zastosować łańcuch rozrządu z Mercedesa. Ja jeżdżę na łańcuchu z Merca, jest on praktycznie nie do zdarcia. Wystarczy go skrócić i starannie zaklepać.

Układ korbowo-tłokowy silnika S-03 jest bardzo wytrzymały. Wał bez problemu wytrzymuje przebieg rzędu 50-60 tys. km. Nieco gorzej przedstawia się sprawa tłoka i cylindra. Szlif i wymianę tłoka należy przeprowadzić średnio co 30 000 km. Pierścienie tłokowe wymagają wymiany po przebiegu 15-20 tys. km. Po przebiegu 20 000 km luzy w zamkach pierścieni wynosiły odpowiednio:

– pierścień uszczelniający chromowany 1 mm,

– pierścień zgarniający noskowy 1,5 mm,

– pierścień zgarniający 2 mm.

Maksymalny luz w zamkach pierścieni wynosi 1 mm.

Wytrzymałość silnika można zdecydowanie podnieść poprzez uszczelnienie wejścia kolektora olejowego do lewego czopa wału korbowego. Zachodzą w tym punkcie duże straty ciśnieniowe oleju, a w konsekwencji tego gorzej jest smarowane łożysko korbowodu i gładź cylindra. Uszczelnienie tego punktu podnosi głównie trwałość tłoka i pierścieni. Trwałość tłoka i pierścieni wzrasta do około 80 tys. km.

Silnik Junaka nie wykazuje skłonności do przegrzewania się. Nawet szybka jazda w upalne dni we dwie osoby nie powodowała jego przegrzewania.

Silnik po naprawie głównej należy bardzo starannie dotrzeć. Zapewni to jego maksymalne osiągi i dużą żywotność. Przez pierwszy tysiąc kilometrów docierania prędkość powinna być nie większa jak 50 km/h. Podczas drugiego tysiąca 60 km/h, a w ostatnim trzecim nie powinna przekraczać 80 km/h. Mój Junak osiągał prędkość 120 km/h podczas jazdy we dwie osoby. Praca silnika była wręcz zachwycająca. Spalanie nigdy nie przekroczyło 4 l/100 km. Nieważne było czy jeździłem 60 czy 100, nigdy nie palił więcej jak 4 l. W trasie, podróżując z prędkością 70-100 km/h (momentami nawet więcej), spalał średnio 3,6 l/100 km.

Mankamentem silnika jest głośna praca rozrządu. Idealny stan elementów rozrządu i precyzyjna regulacja zaworów (dość kłopotliwa z racji małego luzu – na zimno 0,05 mm) zmniejszają głośność pracy.

Początkowo jeździłem na zapłonie iskrownikowym. Pokonałem na nim 12 000 km. Jeżeli jest on prawidłowo uszczelniony, nie ma mowy o zalaniu wodą. Wymaga jednak częstego czyszczenia styków przerywacza i regulacji przerwy (0,4 mm).

Iskrownik działał wyśmienicie do czasu uszkodzenia wirnika. Pewnego razu klin ustalający regulator odśrodkowy wpadł do wnętrza iskrownika i spowodował głęboką rysę na jego płytkach. Iskra była nadal, ale miała zbyt małe natężenie, by spowodować zapłon mieszanki. Od tamtej pory jeżdżę na zapłonie bateryjnym. Jest on o wiele bardziej niezawodny w porównaniu z iskrownikiem. Wymaga jedynie okresowego opiłowania styków przerywacza i regulacji przerwy co 5 000 km. Ponadto zapłon bateryjny „daje" silniejszą iskrę, która uławia rozruch silnika.

W początkowym okresie eksploatacji mojego motocykla zdarzały się awarie, jednak w miarę jego udoskonalania stawał się coraz bardziej niezawodny. W drugim sezonie eksploatacji, podczas którego przejechałem 18 000 km, nie miałem żadnej awarii. Dokonywałem tylko koniecznych regulacji i wymieniałem olej co 5 000 km.

W tak krótkim liście nie jestem w stanie wyczerpać tematu związanego z niezawodnością Junaka, ale dla tych, którzy szukają bliższych informacji na końcu listu podaję mój adres. Chętnie pomogę każdemu w naprawie jego maszyny.

Mam do Was jeszcze jeden apel. Jeśli macie Junaki, nie pozwólcie umrzeć tym wyjątkowym motocyklom. Nie niszczcie ich. Czasami Junak potrafi nieźle dać w kość, ale kiedy właściwie się go wyremontuje, potrafi zawieźć nawet na koniec świata.

Junak ma swój indywidualny charakter i styl. Jest to motocykl produkcji polskiej, a to także jest bardzo ważne. Nie traktujcie go jako konieczność wynikającą z braku kasy, lecz jako wiernego towarzysza podróży.

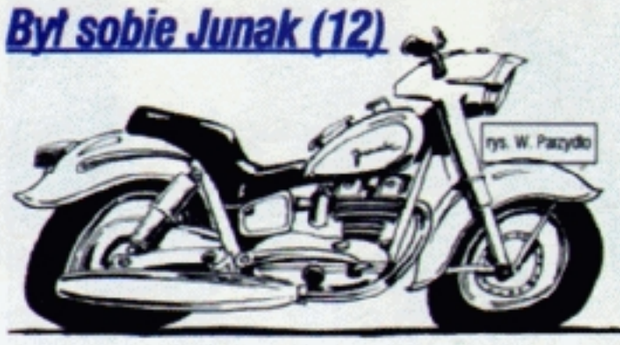
Pozdrawiam wszystkich właścicieli Junaków i nie tylko. Do zobaczenia na zlocie Junaka w Szczecinie.

Francuz

Obecnie odbywam zasadniczą służbę wojskową, podaję więc do korespondencji adres jednostki:

Radzio Paweł
J.W. 1954 ul. Grunwaldzka 17,
14-101 Ostróda „s 3"

Był sobie Junak (12)



Kontrola stanu podwozia

RAFAŁ DMOWSKI

zdjęcia: archiwum

Przygotowując motocykl do sezonu, lub kontrolując jego stan techniczny przed dalszą podróżą, koncentrujemy się zwykle na pracy silnika, zapominając lub pobieżnie tylko sprawdzając podwozie. Takie postępowanie uzasadnia fakt, że przecież to silnik jest najważniejszy, bo on napędza nasz pojazd i gdyby zawiódł, to „leżymy", a właściwie – stoimy.

Niestety, rzadko uświadamiamy sobie, że jeśli zawiedzie podwozie, to naprawdę będziemy leżeć. Dlatego opłaca się poświęcić trochę czasu i poszerzyć kontrolę stanu motocykla o badanie podwozia.

Najważniejszym i podstawowym elementem podwozia jest rama. Rama motocykla Junak wykonana jest stosunkowo solidnie i jeżeli motocykl nie jest po wypadku lub przeróbkach, to możemy liczyć na jej sprawność. Stalowe rury, z których jest wykonana, są tak grube, że niezwykle rzadko zdarza się, by przekorodowały. Punkty elektrycznego spawania elementów ramy trzeba poddać okresowym oględzinom, gdyż tam mogą ujawnić się wady, obserwowane w postaci pęknięć lub ubytków. Szczególną uwagę należy poświęcić ramom Junaków M 07, nie posiadającym wzmocnień przy główce. Dokonując kontroli podwozia takiego motocykla, warto zdemontować zbiornik paliwa i dokładnie przyjrzeć się wszystkim spawom w okolicy główki ramy. Częste pękanie dolnych rur ramy i spawów przy główce, skłoniło konstruktorów SFM do zastosowania w następnych seriach motocykli specjalnych nakładek wzmacniających. Ramy wyposażone w te wzmocnienia nie wykazują tendencji do pękania podczas normalnej eksploatacji.

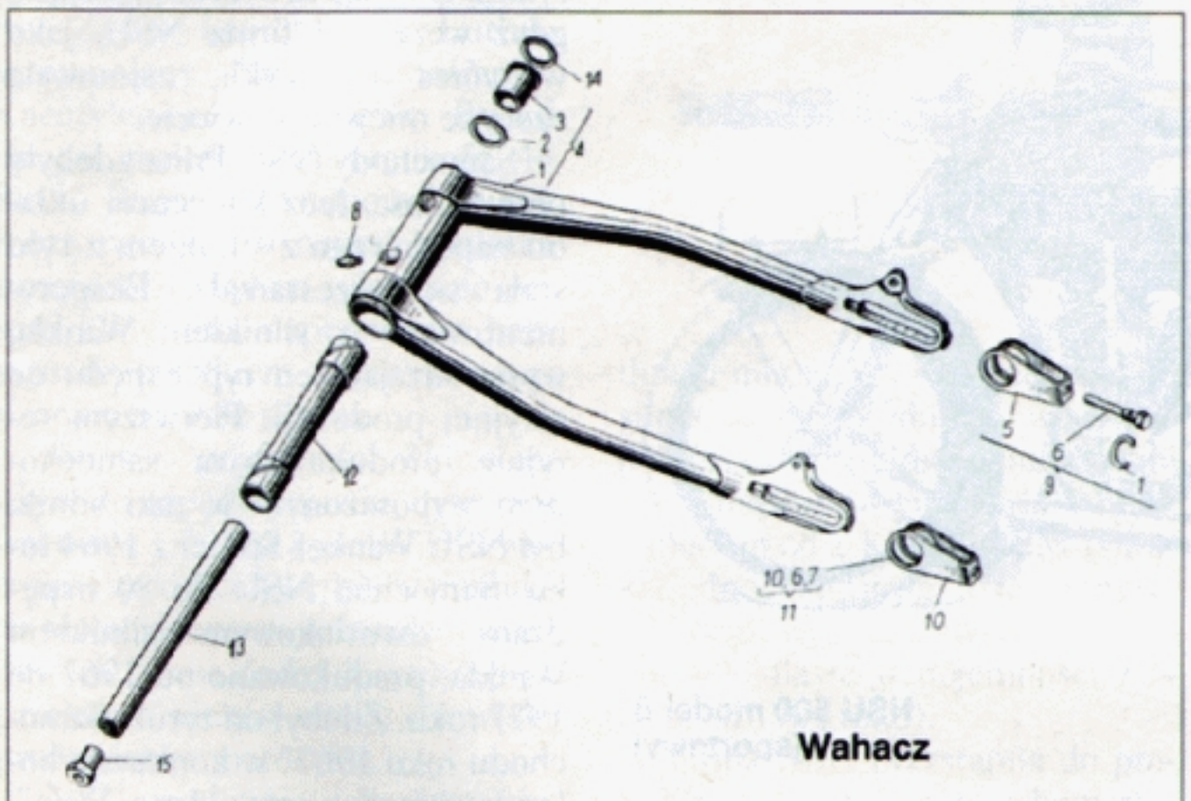
Użytkownicy niezmiernie rzadko kontrolują stan łożyskowania tylnego wahacza. Sam wahacz może ulec uszkodzeniu jedynie na skutek wypadku lub w wyniku wad spawania ujawnionych podczas eksploatacji. Częstym niedomaganiem jest natomiast zużycie tulejek łożyskujących tylny wahacz.

Jest to typowe zużycie eksploatacyjne, objawiające się umykaniem tylnego koła motocykla kładzionego w zakręt i lekkim zachwianiem stabilności podczas nagłego dodawania gazu. Usterka taka niezwykle utrudnia prowadzenie motocykla po mokrej lub śliskiej nawierzchni. Usunięcie takiego niedomagania jest dość proste, pod warunkiem, że zużyciu uległy jedynie tuleje wahacza. Zużyte tuleje wystarczy wymienić i luz zniknie. Bardziej kłopotliwa naprawa czeka nas jeżeli tuleje wahacza nie były okresowo smarowane i uległy zapieczeniu. Siły działające na wahacz (powiększone o ramię wahacza) spowodują jego obrót. Nie obróci on się jednak w zapieczonych tulejach, lecz tam gdzie tarcie jest mniejsze. Zawsze pociągnie to konieczność wymiany wielu uszkodzonych elementów, takich jak np. oś wahacza, tuleja dystansowa, a niekiedy cały wahacz. Możliwe jest także uszkodzenie ramy w miejscu mocowania wahacza.

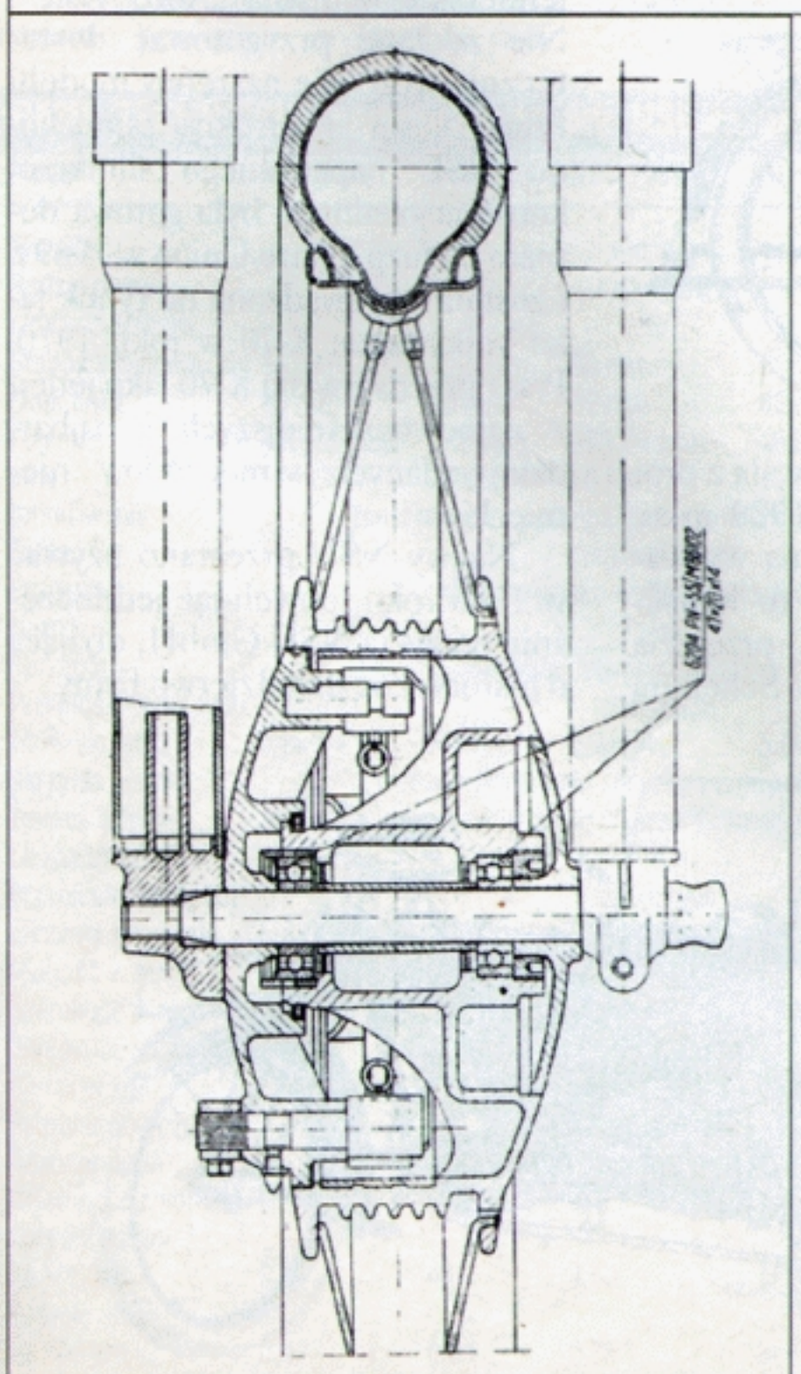
Podobne objawy jak luz wahacza, powodują luzy na łożyskach tylnego koła. Luzy na łożyskach koła przedniego powodują nieprzyjemne drgania koła, wyczuwalne na zakrętach i nierównościach. Łatwo usuniemy to niedomaganie wymieniając łożyska.

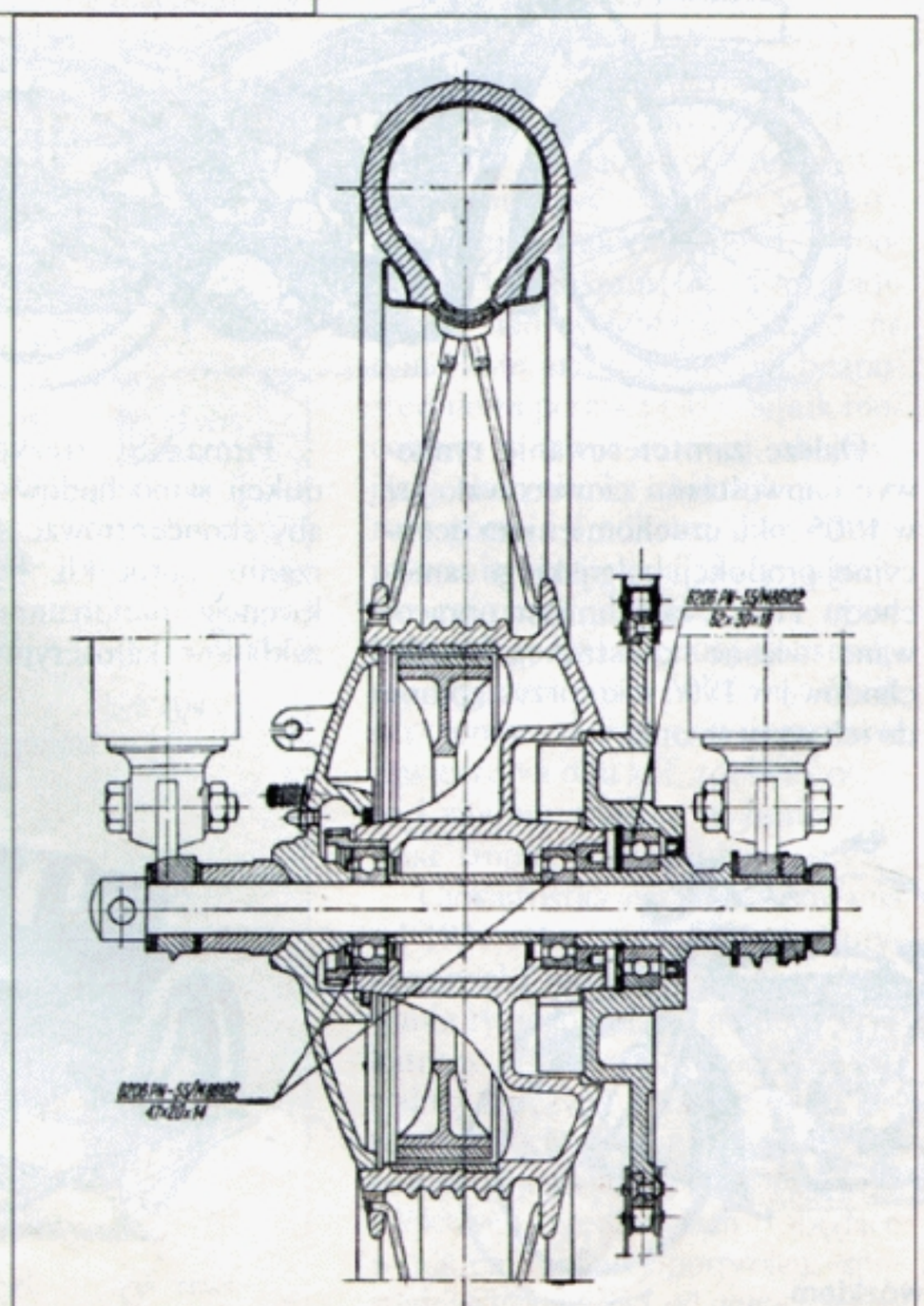
Drgania podczas jazdy pochodzić mogą także od uszkodzonych, lub źle wycentrowanych obręczy kół.

Przyczynę niedomagań łatwo zlokalizujemy. Ustawiamy motocykl na podstawce centralnej i chwytając nogami za przednie koło, poruszamy kierownicą. Możemy w ten sposób, samodzielnie skontrolować luz na łożyskach przedniego koła. Następnie unosimy przednie koło, chwytając za brzeg błotnika i obracamy, zwracając uwagę na krawędź obręczy i wierzch opony. „Bicie" boczne lub pionowe obracającego się koła, świadczy o uszkodzeniu obręczy, opony lub złym wycentrowaniu koła. Podobnie kontrolujemy „bicie" koła tylnego.



Wahacz


Koło przednie


Koło tylne

Luzy łożysk i wahacza kontrolujemy szarpiąc na boki, za uniesione tylne koło. Jeżeli podczas tej operacji dostrzeżemy wyczuwalny luz, nie dostrzegając jednocześnie ruchu wahacza względem ramy, to mamy pewność, że do wymiany są jedynie łożyska. Boczne ruchy wahacza względem ramy świadczą o występującym tam luzie. Usunięcie luzów w układzie jezdnym jest niezbędnym warunkiem bezpiecznej jazdy.

Jeszcze większy wpływ na bezpieczeństwo jazdy ma prawidłowa praca i dobry stan układu hamulcowego. Stare motocykle (w tym także Junaki) mają zwykle zużyte bardziej okładziny tylnego hamulca. Wynika to z dawnego stylu jazdy, preferującego wykorzystanie hamulca tylnego. Hamulec przedni uważano za pomocniczy. Obecnie powszechnie wiadomo, że na suchej, dobrej nawierzchni skuteczniejszy jest hamulec przedni. Dlatego też kontrolę rozpoczynamy od niego. Najpierw demontujemy przednie koło, wyjmujemy pokrywę piasty, czyścimy i kontrolujemy stan okładzin szczęk hamulcowych. Zużyte okładziny wymieniamy.

Następnie czyścimy wnętrze bębna hamulcowego i sprawdzamy czy wewnętrzna powierzchnia stalowej wkładki nie nosi nadmiernych śladów zużycia. Podczas montażu regulujemy położenie dźwigienki hamulca na rozpieraczu szczęk, aby zapewnić wystarczający ruch roboczy. Optymalnie ustawiona dźwigienka blokuje hamulec gdy tworzy z cięgnem kąt 90 stopni (dotyczy to również hamulca tylnego). Trzeba pamiętać o okresowym smarowaniu osi rozpieracza (mniej więcej co 5000 km). Dla wygody zamontowano w pokrywach piast smarowniczki. Smarowanie nie wymaga więc demontażu rozpieracza. Smar należy dozować umiarkowanie, aby nie zanieczyścić szczęk i wewnętrznej powierzchni bębna. Pokrywy piast posiadają wyfrezowane zagłębienia blokujące. Materiał pokryw nie może tam nosić śladów spękania lub wygniecenia.

Luz linki hamulca przedniego ustawiamy tak, aby końcówka dźwigni hamulca miała jałowy ruch w granicach 5 -10 mm. Po ustawieniu luzu obracamy kołem i słuchamy czy szczęki nie trą o bęben. Ustawienie większego luzu spowoduje, że hamulec może okazać się nieskuteczny. Kontroli podlega także sama linka, czyli stan cięgna i pancerza. Cięgno z przerwanymi lub odwiniętymi drutami oraz pancerz z przełamaniami i zagnieceniami, kwalifikują linkę do wymiany. Linka musi być zainstalowana tak, aby nie mogła dostać się pod ogranicznik skrętu. Na całej długości powinna być zamocowana luźno i bez załamań. Dźwignia hamulca przedniego może nosić ślady nadmiernego zużycia w miejscu zamocowania baryłki i w miejscu obrotu. Smarowania i kontroli stanu tej dźwigni dokonujemy jeden raz w sezonie.

Kontrolę hamulca tylnego rozpoczynamy także od demontażu koła. Przedtem koniecznie odłączamy napęd prędkościomierza, naciskając na kołeczek ustalający. Czyścimy i weryfikujemy stan bębna i szczęk, ustawiamy położenie dźwigienki na rozpieraczu, smarujemy i składamy. Tylne koło posiada stabilizator pokrywy, który montowany jest na osi i zapiera się o występ wahacza. Nie może on być wybity lub nadpęknięty, ponieważ jest kluczową częścią zapewniającą działanie tylnego hamulca.

Ustawiając luz dźwigni hamulca tylnego pamiętamy, że jej skok jałowy jest nieco większy i wynosi około 15 mm (mierzony na końcu pedału). Okresowemu czyszczeniu i smarowaniu podlega także oś pedału. W tym celu trzeba ją wymontować. Montując pedał hamulca na osi, trzeba osiągnąć takie jego ustawienie, aby przy silnym hamowaniu nie blokował się o podnóżek i aby nie był uniesiony zbyt wysoko. Ważne jest, by linka hamulca tylnego nie dotykała pancerzem do obracającego się koła.

Tylny hamulec Junaka M 07 sterowany jest cięgnem prętowym, przebiegającym po stronie łańcucha napędowego. Pedał hamulca jest krótszy, dlatego luz jałowy wynosi tylko 10 mm. Hamulce Junaka M 07 posiadają węższe bębny (od Junaka M 10), lecz zapewniają porównywalną siłę hamowania.

Dalsze czynności niezbędne przy kontroli stanu podwozia, za miesiąc. ■