

SUPERKONKURS

JOE BAR



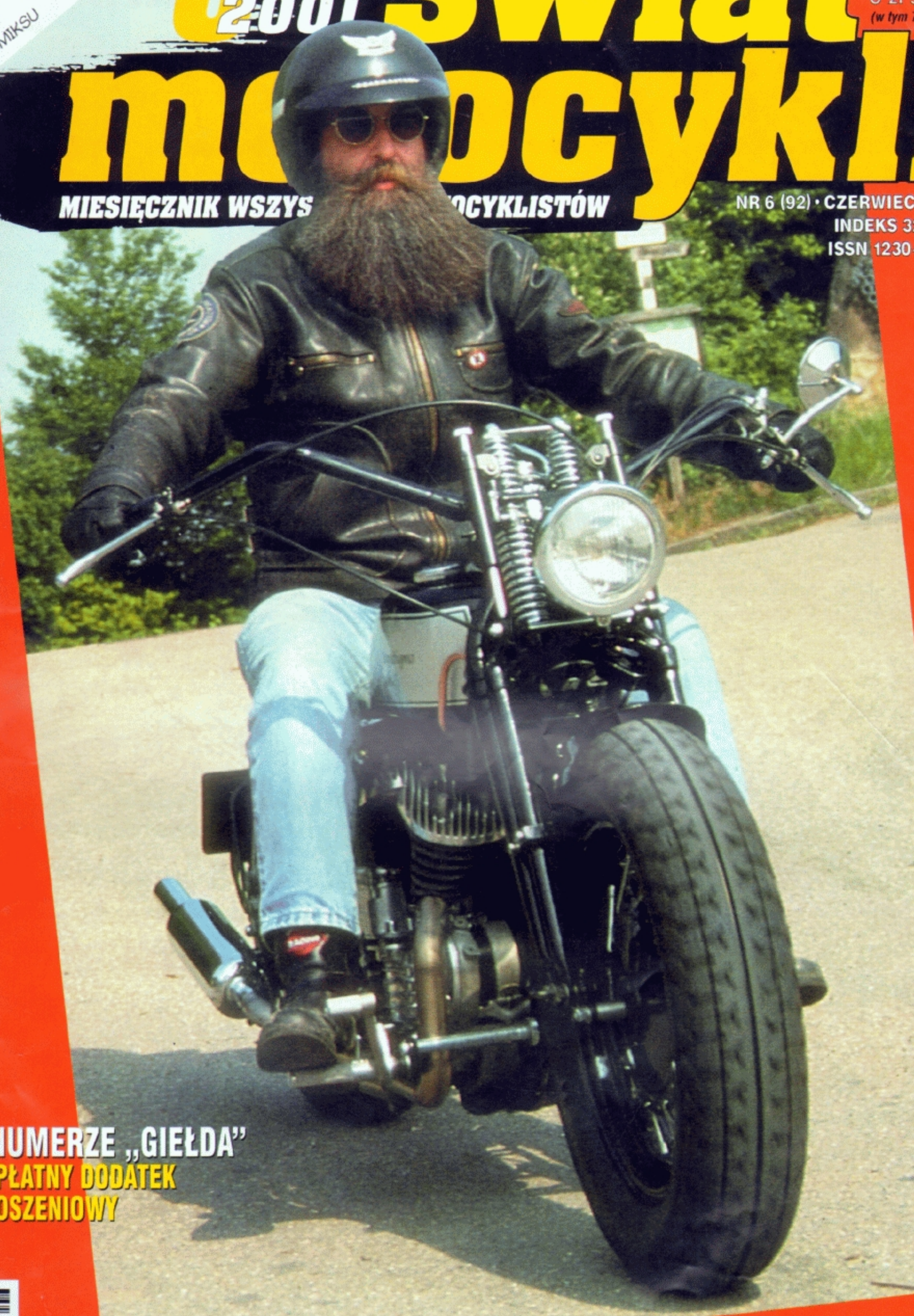
CIĄG DALSZY KOMIKSU

6 2001 świat motocykli

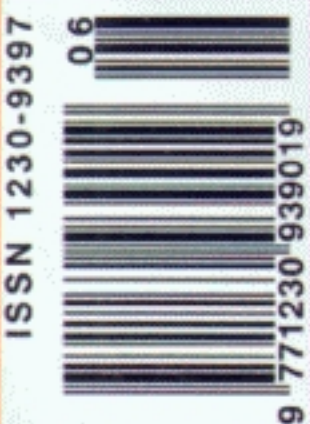
6 zł 50 gr
(w tym 7% VAT)

MIESIĘCZNIK WSZYSTKICH MOTOCYKLISTÓW

NR 6 (92) • CZERWIEC 2001
INDEKS 323527
ISSN 1230-9397

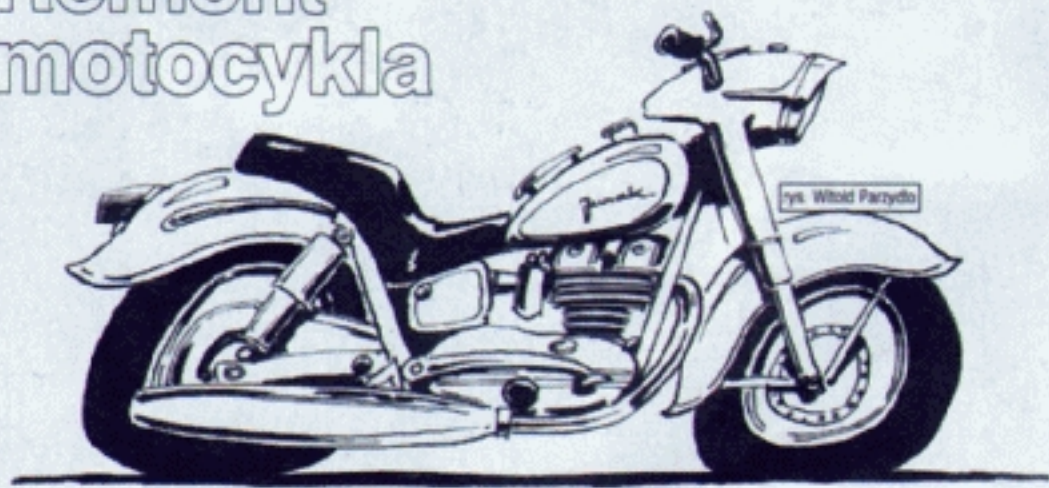


**W NUMERZE „GIEŁDA”
BEZPŁATNY DODATEK
OGŁOSZENIOWY**



www.swiat-motocykli.pl

**Yamaha FJR 1300 • Jawa 125 Dandy • Kawasaki serii Z • Na Torze Poznań
Honda ST 1100 Pan European • Złoty • Turystyka • Smarowanie silnika czterosuwowego**



Montaż silnika

RAFAŁ DMOWSKI

Montaż silnika rozpoczynamy od umieszczenia wału korbowego w obudowach silnika. Wytwórnia nie zalecała stosowania uszczelki pomiędzy połówkami obudów, a jedynie pokrywanie płaszczyzn stykowych szczeliwem płynnym, jakim był wówczas „Hermetic”. Nie był to dobry sposób uszczelniania, ponieważ wymagał gładkich i równych powierzchni styku. Powierzchnie styku starych junakowych obudów silnika mocno odbiegają od ideału. Sytuacja pogarsza się, jeżeli silnik był już wcześniej rozbierany i powierzchnie są uszkodzone. Duże uszkodzenia można oczywiście naprawić, zalecam jednak zawsze stosować uszczelkę papierową pomiędzy połówki obudów silnika. Uszczelka nie powinna być wycięta ze zbyt grubego kartonu, aby nie zmieniała wartości poosiowego luzu wału korbowego, który może wynosić maksymalnie 0,1 mm. Uszczelkę należy równomiernie pokryć szczeliwem (na przykład „czerwoną pastą”, która jest spoista i dobrze wypełnia szczeliny oraz ubytki).

Wyciśnięciu szczeliwa spomiędzy płaszczyzn styku zapobiegnie dwuetapowe dokręcanie śrub spajających połówki obudów. Wstępnie dokręcamy śruby do pierwszego większego oporu, pozwalając na wyciśnięcie po obwodzie niewielkiego waleczka szczeliwa, następnie czekamy od kilkudziesięciu minut do kilku godzin (w zależności od czasu schnięcia użytego szczeliwa) i dokręcamy śruby ostatecznie.

Na prawy czop wału korbowego zakładamy (HJ305) pierścień kątowny łożyska NI305, zwrócony kołnierzem do rolek łożyska oraz elementy amortyzatora zrywu lub

koło łańcuchowe z wielowypustem (zależnie od posiadanego typu wału korbowego) i dokręcamy nakrętkę.

Na lewy czop wału wciskamy koło zębate podwójne.

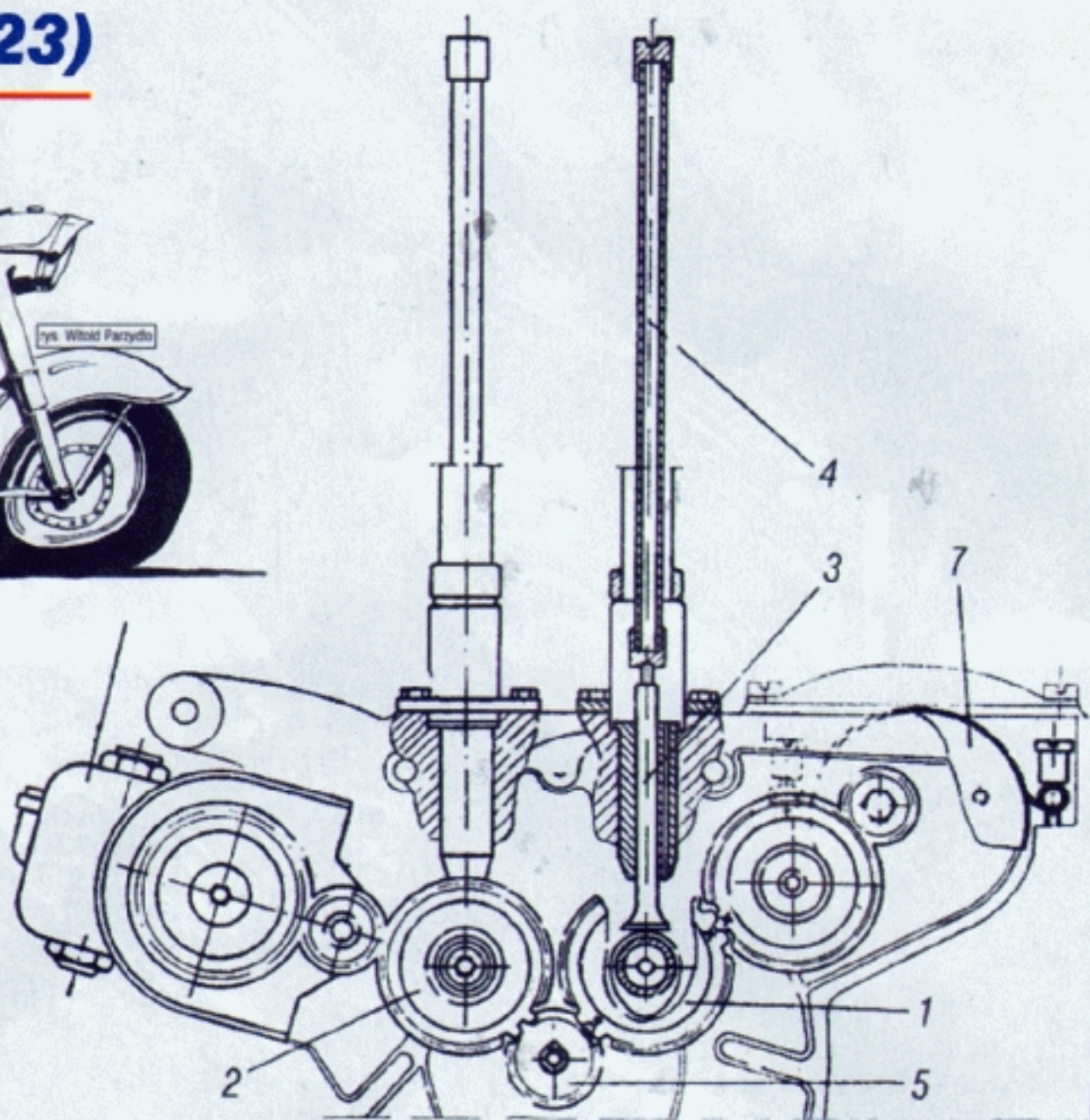
W kadłubie silnika montujemy pompę olejową, zwracając uwagę na właściwe ułożenie uszczelki (uwaga uszczelka nie może zasłaniać otworów olejowych). Uszczelki pod pompą nie smarujemy szczeliwem, ponieważ może ono zatkać kanały olejowe.

Luz pomiędzy kątownikiem oporowym a kulką pompy powinien zawierać się w granicach 0,2 – 0,5 mm. Po ustaleniu właściwego luzu zabezpieczamy (przez zapunktowanie) wkręty mocujące lewą pokrywę łożyska. Przykręcamy pokrywę pompy olejowej z siatką i uszczelkami. Blaszana pokrywa pompy ulega częstym uszkodzeniom spowodowanym zaczepieniem o nierówności terenu oraz niewłaściwym montażem, dlatego pokrywa przygotowana do założenia powinna być prosta, a ewentualne przetłoczenia pod śrubami wyprostowane lub zeszlifowane.

Uszczelki przygotowane do założenia pomiędzy pokrywę i siatkę oraz siatkę i korpus silnika nie mogą być zbyt grube. Karton, z którego samodzielnie wytniemy te uszczelki, powinien mieć grubość 0,4 – 0,5 mm. Przed zamontowaniem obustronnie pokrywamy uszczelki cienką warstwą szczeliwa.

Ustawiamy wał korbowy w zwrocie zewnętrznym i zakładamy koła rozrzędu i koło pośrednie napędu prądnicy, zgodnie ze znakami wybitymi na bocznej powierzchni wieńca. Kontrolujemy prawidłowość ząbienia i równomierność luzu międzyzębnego podczas wielokrotnego obracania wałem korbowym.

Montujemy prądnicę wyposażoną wcześniej w koło zębate osa-



Rozrząd.

- 1 – koło zębate z krzywką zaworu ssącego, 2 – koło zębate z krzywką zaworu wydechowego, 3 – popychacz, 4 – laska popychacza, 5 – koło zębate podwójne, 6 – iskrownik, 7 – prądnica

dzone na wirniku. Koło zębate prądnicy musi ząbować się z kołem zębatym pośrednim, równolegle i z jednakowym luzem międzyzębnym na całym obwodzie. Luz ten zawiera się w granicach 0,07 – 0,17 mm. Zwracamy uwagę na prawidłowe podłączenie przewodów przyłączeniowych prądnicy. Zacisk 18 służy do podłączenia przewodu zasilającego uzwojenie wzbudzenia, a pod zacisk 16 podłączamy przewód „ujemny”.

Częstą przyczyną braku ładowania jest przedostawanie się oleju silnikowego do komory prądnicy. Właściwe uszczelnienie uchroni prądnicę przed tym niebezpieczeństwem. Zapewnia to uszczelka umieszczona pomiędzy ścianą komory prądnicy a prądnicą i dociskana śrubą (poosiowo przez prądnicę). Gdy oryginalne uszczelki

prądnicy uległy zniszczeniu, najlepszym uszczelnieniem prądnicy będzie odpowiednio gruby o-ring o średnicy zbliżonej do wymiaru oryginalnej uszczelki. Można też próbować wyciąć uszczelkę z kawałka gumy olejoodpornej. Użycie wysokiej jakości pasty uszczelniającej podniesie gwarancję szczelności, pod warunkiem, że skład chemiczny pasty nie spowoduje degradacji gumy, z której wykonana jest uszczelka.

Oprócz śruby dociskowej, prądnica ustalona jest opaską mocowaną dwoma nakrętkami. Opaska ta zabezpiecza przed obrotem prądnicy, rozszczelnieniem i zmianą wartości luzu międzyzębnego.

Przed zamontowaniem tłoka i cylindra, kontrolujemy prawidłowość pasowania pierścieni w rowkach tłoka i szczelinę na zamku. Szczelinę na zamku mierzymy szczelinomierzem po włożeniu pierścienia do wnętrza cylindra i dokładnym ustawieniu. Wielkość szczeliny zamka powinna wynosić od 0,25 do 0,45 mm.

Przygotowany do montażu tłok rozgrzewamy do temperatury 80°C. Sworzeń tłokowy powinien dać się wcisnąć palcem. Wciskamy sworzeń w tulejkę główki korbowa i zakładamy zabezpieczenia. Zakładamy pierścienie tłokowe. Zamek pierścienia zgarniającego ustawiamy do tyłu silnika, a zamki pierścieni uszczelniających rozstawiamy co 120°. Tłok, pierścienie i sworzeń smarujemy niewielką ilością oleju silnikowego. Pierścienie ściskamy obejmą montażową. Na dolną kryzę cylindra zakładamy uszczelkę wykonaną z cienkiego kartonu i posmarowaną szczeliwem. Wnętrze cylindra pokrywamy cienką warstwą oleju silnikowego. Nasuwamy cylinder na tłok, starając się nie dopuścić do uszkodzenia pierścieni. Zdejmujemy obejmę montażową i dociskamy cylinder do korpusu silnika. Obracamy wałem korbowym, kontrolując pracę tłoka w cylindrze. Tłok powinien przesuwac się bez zacięć, wykazując równomierny luz na całej wysokości cylindra.

(Dokończenie montażu silnika za miesiąc.)

AKUMULATORY

Wysoka jakość
Szeroki asortyment
Bardzo dobre ceny
Hurt, detal
Sprzedaż wysyłkowa
Tabela zastosowań



www.yuapol.com.pl
info@yuapol.com.pl

YUAPOL Sp. z o.o. Wyłączny Dystrybutor w Polsce
58-560 Jelenia Góra ul. Dworcowa 19a
Tel. 0-75 642-45-25, 0-75 642-45-35

MOTO