

**SUPERKONKURS**

**JOE BAR**



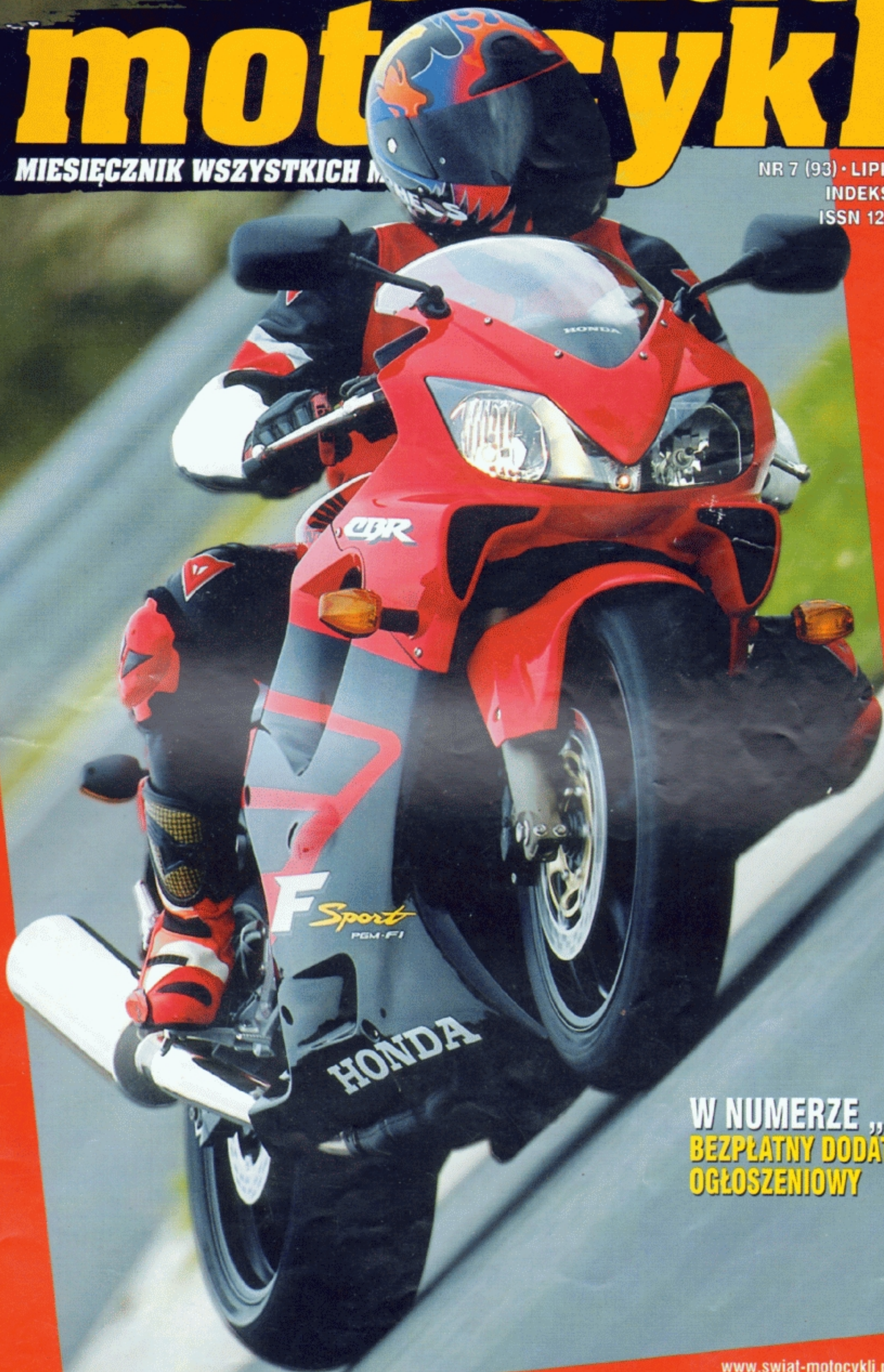
CIĄG DALSZY KOMIKSU

# 2001 świat motocykli

6 zł 50 gr  
(w tym 7% VAT)

MIESIĘCZNIK WSZYSTKICH MOTOCYKLISTÓW

NR 7 (93) • LIPIEC 2001  
INDEKS 323527  
ISSN 1230-9397

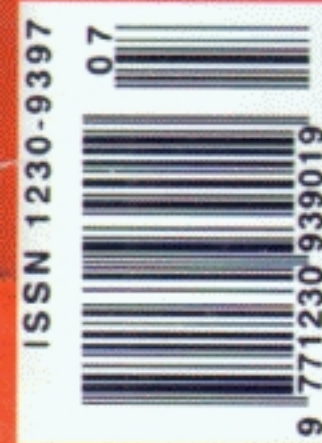


**W NUMERZE „GIEŁDA”  
BEZPŁATNY DODATEK  
OGŁOSZENIOWY**

[www.swiat-motocykli.pl](http://www.swiat-motocykli.pl)



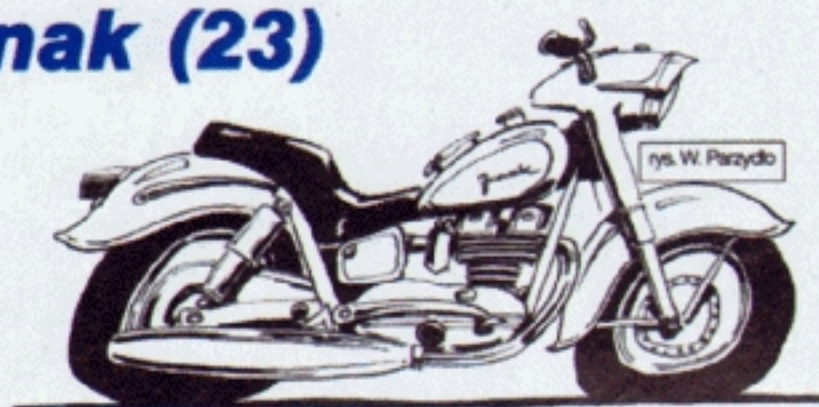
**Honda CBR 600F Sport • Benelli Adiva 150 • Morini • Używane motorowery  
Opony • Przekładnie napędowe • Turystyka krajowa i zagraniczna • Złoty • Sport**



## Był sobie Junak (23)

### Remont motocykla

RAFAŁ DMOWSKI



# Montaż silnika

**Silnik z tłokiem i cylindrem najwygodniej byłoby zamontować w ramie i pozostałe części zainstalować dopiero później. Niestety, specyfiką konstrukcji motocykla Junak, jest trudny dostęp do śrub mocujących iskrownik, ograniczony przez belkę ramy. Jeżeli nie dysponujemy odpowiednimi kluczami, lepiej najpierw zamontować iskrownik, a dopiero później włożyć silnik w ramę motocykla.**

Przed montażem iskrownika sprawdzamy przerwę na stykach przerywacza, która powinna wynosić 0,3-0,4 mm. Ustawiamy tłok w położeniu zwrotu zewnętrznego (koniec suwu sprężania) i naciskając palcami na jego denko, cofamy tłok o około 1,2 mm. Można pomocniczo pokręcić wałem, aby tłok na pewno się cofnął. Wałek iskrownika ustawiamy dokładnie w momencie rozwarcia styków przerywacza i przykręcamy iskrownik do obudowy silnika, zwracając uwagę na prawidłowe zazębienie koła pośredniego napędu iskrownika z kołem rozrządu. Dokładność wstępnego ustawienia zapłonu sprawdzamy za pomocą lampki kontrolnej i baterijki, połączonej ze stykami przerywacza (trzeba wówczas odłączyć od przerywacza przewód uzwojenia pierwotnego). Zamiast lampki kontrolnej, można użyć dokładnego omomierza.

Wytwórnia zaleca ustawienie punktu zapłonu na 13° przed ZZ w końcowej fazie suwu sprężania. Odpowiada to 1,26 mm drogi tłoka do ZZ. Jeżeli udało się wstępnie ustawić punkt zapłonu pomiędzy 1,30 a 1,20 mm drogi tłoka przed ZZ, to można zaniechać dalszej regulacji. Regulację przeprowadzamy przez zmianę położenia iskrownika względem przystawki napędzającej. Teoretycznie nie zaleca się dokonywania żadnych, nawet minimalnych korekt zapłonu za pomocą przestawiania płytki przerywacza. Płytki powinna być ustawiona zgodnie z wybitym znakiem. Inne ustawienie płytki może spowodować zanik iskry. Jeżeli otrzymany punkt zapłonu jest odległy od fabrycznych założeń, to należy odkręcić przystawkę napędową wraz z iskrownikiem od obudowy silnika i przesunąć koło zębate pośrednie o jeden ząb lub ponownie dokonać ustawienia tłoka i iskrownika.

Kolejną czynnością jest założenie i przykręcenie pokrywy rozrządu.

Następnie składamy i montujemy mechanizmy skrzyni biegów. Sprawnie działającą skrzynię biegów wymontowaną do naprawy silnika, montujemy łącznie ze wszystkimi pod-



kładkami dystansowymi. Jeżeli skrzynia biegów była naprawiana lub posiada wymienione części, to wymaga ponownego dystansowania. Podobna sytuacja wystąpi w wypadku zastosowania pomiędzy połówkami obudów silnika lub pod pokrywą skrzyni biegów, uszczelki o zmienionej grubości. Dystansowanie należy przeprowadzać oddzielnie dla każdego wałka.

Na wałek główny skrzyni biegów montujemy tulejkę, zębatkę zdawczą i nakrętkę. Otwór w obudowie sprzęgła zamykamy pokrywą wewnętrzną wraz z podkładką i uszczelnianiem. W dalszej kolejności montujemy półprścienie z tarczą oporową i przystępujemy do składania sprzęgła, zwracając szczególną uwagę na prawidłowe ułożenie rolek i tarcz sprzęgłowych. Sprężynę sprzęgła napinamy wstępnie przez dokręcenie nakrętki. W otwór wałka głównego od strony sprzęgła wsuwamy popychacz zakończony charakterystycznym grzybkim i zakręcamy nakrętkę oporową popychacza. Montujemy łańcuch rolkowy podwójny (3/8" – 86 ogniw), spinając go zapinką i regulujemy tyżką napinacza właściwy luz (maksymalnie około 5-6 mm jałowego luzu tyżki). Po dokonaniu regulacji luzu łańcucha sprzęgłowego, zamykamy pokrywę komory sprzęgła, uszczelniając powierzchnię styku za pomocą uszczelki jednostronnie posmarowanej środkiem uszczelniającym (pozwoli to na późniejsze otwieranie pokrywy, bez konieczności wymiany uszczelki).

Podłączamy prądnicę i przewód lampki kontrolnej luzu do instalacji elektrycznej motocykla.

Trudną i wymagającą staranności czynnością jest montaż i prawidłowe ustawienie zmieniacza biegów. Każdy typ zmieniacza biegów zaopatrzony jest w element zwany segmentem zębatym, który współpracując z zębatym zakończeniem wałka przesuwki, powoduje zmianę biegów. Nieprawidłowe zazębienie tych dwóch elementów spowoduje kłopoty ze

zmianą biegów. Sposób na prawidłowe ustawienie segmentu zębatego jest następujący:

1. Za pomocą kombinerek pokręcimy delikatnie wałkiem przesuwki tak, aby skrzynia biegów ustawiona została w pozycji luzu pomiędzy jedyneką i dwójką.

2. Montujemy zmieniacz, ustawiając segment zębaty w takiej pozycji, aby sprężynka stykowa zwierała styk lampki kontrolnej luzu (po wciśnięciu kluczyka, zielona lampka powinna świecić).

3. Poruszając wałek przesuwki za pomocą segmentu zębatego próbujemy po kolei włączyć wszystkie biegi, wracając do pozycji luzu pomiędzy jedyneką i dwójką. Lampka kontrolna powinna świecić jedynie w pozycji „luz”. Jeżeli lampka kontrolna zapala się w trakcie przełączania z jedynki lub dwójki na luz, to należy skorygować ustawienie segmentu zębatego względem wałka przesuwki.

Przed zamontowaniem głowicy oczyścimy powierzchnie styku głowicy i cylindra. Dolne osłony popychaczy, zaopatrzone w gumki uszczelniające, nasuwamy na górne osłony, a do wewnątrz wprowadzamy drążki popychaczy. Sprawdzamy czy drążki bez oporu współpracują z dźwigienkami. Podtrzymując jedną ręką drążki popychaczy, zakładamy głowicę na cylinder, pilnując, aby końcówki drążków „stanęły” na popychaczach. Kontrolujemy prawidłowe umiejscowienie drążków popychaczy i opuszczamy dolne osłony popychaczy. Przed dokręceniem głowicy, luzujemy regulatory luzu zaworowego (przestawiamy w pozycję maksymalnego luzu zaworowego). Dokręcamy nakrętki głowicy systemem „na krzyż” w kilku etapach. Przykręcamy śruby mocujące kołnierze dolnych osłon popychaczy (powierzchnie styku z obudową silnika cienko smarujemy pastą uszczelniającą, w przypadku powierzchni zniszczonych, można zastosować dość grube

uszczelki papierowe). Montujemy przewód olejowy. Ustawiamy luzy zaworowe (0,05 mm dla zaworu ssącego i wydechowego, przy zimnym silniku). Pokrywki zaworowe uszczelniamy papierowymi uszczelkami, jednostronnie posmarowanymi pastą uszczelniającą, a następnie przykręcamy.

Do otworu w wałku głównym skrzyni biegów wsuwamy po kolei: kulkę łożyskową średnicy 1/4", pręt popychacza średnicy 6 mm, kulkę łożyskową średnicy 1/4", pręt popychacza średnicy 8 mm. Lewą pokrywę silnika uszczelniamy papierową uszczelką jednostronnie posmarowaną cienką warstwą pasty uszczelniającej. Odkręcamy nakrętkę i maksymalnie wykręcamy śrubę regulacyjną dźwigni sprzęgła, umieszczoną pod wkrętką kontrolną, na lewej pokrywie silnika. Kontrolujemy stan gumowych uszczelnień kanałów olejowych i stan rurki wprowadzającej olej do wału korbowego.

Przed zamknięciem pokrywy nie zapominamy o założeniu sprężyn zmieniacza biegów i oczywiście o zamontowaniu i napięciu sprężyny powrotnej rozrusznika. Sprężyna powrotna rozrusznika montowana jest ze specjalną podkładką, która jest elementem nieodzownym dla zapewnienia prawidłowej pracy rozrusznika i zmieniacza biegów.

Podczas zamykania lewej pokrywy, zwracamy uwagę na precyzyjne przyleganie uszczelki w okolicy kanałów olejowych. Uszczelkę należy bardzo oszczędnie smarować środkiem uszczelniającym, aby jego nadmiar nie zatkał kanału olejowego.

Po przykręceniu lewej pokrywy, zakładamy linkę i regulujemy właściwy luz dźwigni sprzęgła. Montujemy gaźnik, linkę gazu i powietrza. Nalewamy oleju do komory sprzęgła (0,5 l), skrzyni biegów (0,4 l) i zbiornika oleju (2,4 l). Po zasileniu gaźnika paliwem możemy przeprowadzić próbę uruchomienia silnika. ■

## LISTY

### Problem z Junakiem

*Jestem posiadaczem Junaka M10 od sierpnia bieżącego roku. Kupując go, ciekł olej od strony zębatego (po około 3 minutach postoju przy pracującym silniku powstawała kałuża oleju), a poprzedni właściciel twierdził, że jest to wina uszkodzonego simmerringu. Po jego wymianie olej nadal ciekł. Po ponownym rozkręceniu prawej części silnika okazało się, że olej cieknie z kanału odpowietrzającego. Stwierdziłem, że wina tkwi w źle ustawionym trybie pośrednim prądnicy. Po rozebraniu lewej strony silnika okazało się, że tryby są ustawione prawidłowo według oznaczeń. W pewnym momencie zacząłem się zastanawiać, w którym momencie otwiera się kanał odpowietrzający. Po sprawdzeniu wyszło, że kanał otwiera się w dolnym położeniu tłoka. Piszę ten list z prośbą o informację czy jest to właściwa pozycja tłoka w czasie, gdy*

*kanal maksymalnie się otwiera. Jeśli jest to właściwa pozycja, to dlaczego razem z powietrzem jest wyrzucana tak ogromna ilość oleju (czy ustawienie otwartego kanału w górnej pozycji tłoka nie zakłóci pracy silnika). Jeśli jest to złe ustawienie, to bardzo proszę o informację na temat prawidłowego ustawienia. Nie jestem pewien czy zajmujecie się takimi sprawami, ale nie mam do kogo się zwrócić o pomoc. Proszę o odpowiedź.*

**Daniel Solecki**  
solo33@poczta.fm

**Od redaktora:** Jeżeli tryby napędu prądnicy ustawione są prawidłowo, to powodem wyciekania oleju może być uszkodzenie sekcji ssącej pompy oleju lub zaworu zwrotnego. Powoduje to gromadzenie się nadmiernej ilości oleju w skrzyni korbowej i pod obudową rozrządu. Zjawisko wyciekania oleju będzie najsilniejsze zaraz po rozruchu silnika, później będzie stopniowo zanikało. Jeżeli olej wycieka z jednakową intensywnością, przyczyny należy szukać w kanale odpowietrzającym.