





Pod redakcją Jerzego Pietrzyka

KONSERWACJA SPRZĘTU MOTOROWEGO (Romuald Bartkiewicz) — AMATORSKA SPREŻARKA (Władysław Paweł Jabłoński) — STROJENIE ODBIORNIKÓW RADIOFONICZNYCH (inż. Jerzy Brdulak) — OŚWIECENIE DO FILMU AMATORSKIEGO — DREWNIANY REGAŁ NA PRZYBORY SZKOLNE

KONSERWACJA SPRZĘTU MOTOROWEGO

Dla wszystkich miłośników motoryzacji rozpoczyna się nowy sezon. W związku z tym zajmijmy się przypomnieniem paru najważniejszych spraw, dotyczących motorowerów i motocykli, celem dobrego przygotowania ich do sezonu oraz uniknięcia przykrych niespodzianek podczas eksploatacji.

Zależnie od warunków, w jakich pojazdy zimowały i czy zakonserwowaliśmy je „uczciwie”, różny będzie zakres prac, jakie najpierw należy wykonać.

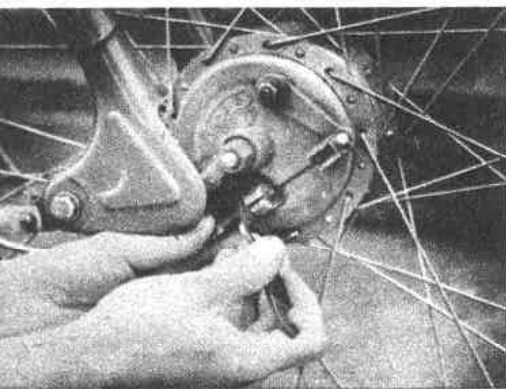
Mycie motocykla czy motoroweru konieczne jest nie tylko w celu przywrócenia im estetycznego wyglądu. Kurz i błoto powodują niszczenie lakieru, dlatego też trzeba je zawsze możliwie szybko usuwać. Prócz tego, zanieczyszczenia zbierające się na kadłubie silnika, cylindrze i głowicy utrudniają chłodzenie tych zespołów pojazdu. Po umyciu motocykla należy bezwarunkowo napełnić smarem stałym wszystkie smarowniczki. Smarowanie takie ma na celu wyciśnie-

nie wody z miejsc łożyskowania, a więc należy je czynić również po jeździe na deszczu czy przejazdach przez głębszą wodę.

Przed uruchomieniem pojazdu należy upewnić się co do sprawności jego mechanizmów. W tym celu wykonamy następujące czynności:

1. Sprawdzimy poziom paliwa w zbiorniku. W razie zbyt niskiego poziomu, nie pozwalającego na dopływ paliwa do gaźnika, zapas paliwa uzupełnimy.

2. Ważną rzeczą jest sprawdzenie poziomu oleju w układzie smarowania silnika, w skrzynce biegów i ewentualnie w obudowie kół zębatach tylnego koła. Jeśli olej jest stary, należy wymienić go na świeży. Przy ocenie poziomu oleju kierować się należy danymi zawartymi w instrukcjach fabrycznych dotyczących danego pojazdu. Gdy ilość oleju we wspomnianych zespołach jest niedostateczna, pod żadnym pozorem nie można przystępować do uruchomienia motocykla.

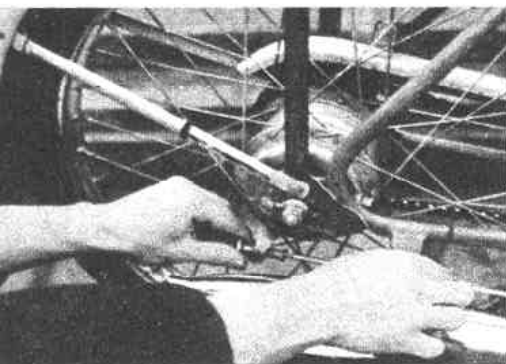


Regulację przedniego hamulca przeprowadzamy wydłużając, lub skracając pancierz giętkiego cięgła hamulcowego

3. Sprawdzamy działanie instalacji elektrycznej. Prawidłowe działanie instalacji zapłonowej warunkuje uruchomienie silnika. Tu warto pamiętać o oczyszczeniu styków przerywacza.

Światła natomiast konieczne są do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, a więc nawet w dzień nie należy wyjeżdżać z jakimkolwiek nieczynnym światłem, gdyż jest to przekroczenie przepisów drogowych.

Regulacji tylnego hamulca dokonujemy przez pokręcanie nakrętki znajdującej się tuż przy piąście koła



4. Kontrolujemy ciśnienie powietrza w oponach. Niedostateczne napompowanie opon powoduje przedwczesne ich zniszczenie.

5. Sprawdzamy, czy ważniejsze śruby i nakrętki są dokręcone, przy tym szczególną uwagę zwracamy na nakrętki mocujące koła pojazdu i silnik.

Nie należy zapominać o sprawdzeniu prawidłowego działania hamulców.

Jeśli przed zimą nie zakonserwowaliśmy łańcucha napędowego, warto przemyć go naftą lub benzyną i poddać gorącej kąpieli w smarze grafitowym. Połepszy to pracę łańcucha i zwiększy jego

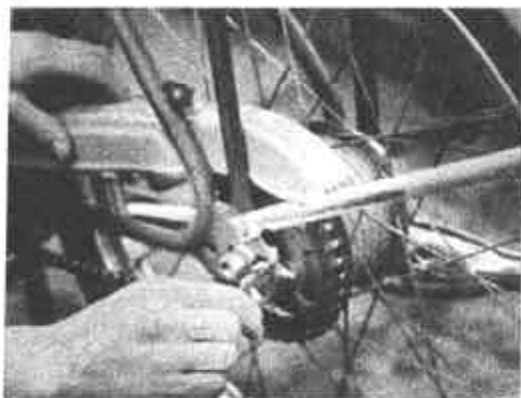


Prawidłowa odległość pomiędzy elektrodami świecy kontrolujemy szczelinomierzem

trwałość. Smar grafitowy zastąpić można mieszaniną loju (90%) i grafitu (10%).

Należałoby również upewnić się, czy filtr powietrza w gaźniku nie jest zanieczyszczony. Jeśli tak, to przemywamy go w benzynie, po wyschnięciu zaś lekko nasycamy olejem silnikowym.

Aby móc przeprowadzić regulację poszczególnych zespołów pojazdu i usuwać drobne ich uszkodzenia, musimy dysponować starannie dobranymi narzędziami i częściami zapasowymi.



Po oczyszczeniu i naoliwieniu łańcucha napędowego bezwzględnie należy ustalić prawidłowy jego naciąg

Najlepsze są zestawy narzędziowe dostawane przez wytwórnię przy kupnie pojazdu. Jednak wyjeżdżając w dalszą podróż powinniśmy dodatkowo zabierać ze sobą najważniejsze części zamienne oraz wyposażenie dodatkowe, w skład którego powinny wchodzić:

1. jedna lub dwie świece zapłonowe,
2. krótki odcinek łańcucha napędowego z tzw. spinką,
3. komplet zapasowych żarówek,
4. dętka oraz kilka wkładów zaworu powietrznego dębki, czyli tzw. wentyli,
5. kondensator do instalacji zapłonowej,
6. kompletne cięgło sprzęgła,
7. przewód instalacyjny niskiego napięcia (4 m),
8. krążek taśmy izolacyjnej,
9. przybory do latania dębki,
10. przewód paliwowy (ok. 40 cm),
11. kilka śrub (6, 8, 10, 12) z nakrętkami i podkładkami oraz kilka zawleczek o różnej średnicy,
12. kilka bezpieczników instalacji zapłonowej do motocykli
13. mała apteczka motocyklowa, umożliwiająca udzielenie pierwszej pomocy.

Wpływ sposobu jazdy na zużycie paliwa i trwałość pojazdu

Dążeniem każdego posiadacza motocykla czy motoroweru jest jak najmniejsze zużycie paliwa oraz utrzymanie pojazdu przez jak najdłuższy okres czasu w pełnej sprawności.

Od pojazdu o dużym stopniu zużycia poszczególnych mechanizmów, a zwłaszcza silnika, nie możemy wymagać zbyt wiele. Pojazd taki ma małą moc przy zwiększonym zużyciu paliwa.

Jednakże motocykl prawie nowy, lecz będący w złym stanie technicznym, zaniedbany, nie konserwowany odpowiednio, np. ze źle wyregulowanym gaźnikiem, źle dobraną świecą zapłonową, niewłaściwie ustawionym zapłonem czy z nieprawidłowymi luzami zaworów — również nie da oczekiwanej mocy i będzie zużywać paliwo ponad normę.

Niemniej ważne są warunki użytkowania pojazdu. Oczywiście jest, że w mieście, gdzie zmuszeni jesteśmy do częstego hamowania, przyspieszania, jeżdżenia z konieczności na niskich biegach, zużycie paliwa znacznie wzrasta. Ważna jest szybkość jazdy. Okazuje się, że najmniejsze zużycie paliwa uzyskuje się poprzez jazdę z szybkościami wynoszącymi około połowy najwyższej szybkości danego typu pojazdu, przy czym starać się należy, by szybkość jazdy wahała się w niewielkich granicach.

Gwałtowne przyspieszanie podczas ruszania z miejsca jest również szkodliwe, powoduje bowiem zwiększenie zużycia paliwa i niszczenie się wszystkich zespołów pojazdu. Natomiast gwałtowne hamowanie powoduje zużywanie się bębnow i okładzin hamulcowych oraz ogumienia. Należy więc jak najrzadziej używać hamulców wykorzystując hamujące działanie silnika przy zamkniętej przepustnicy.

Romuald Bartkiewicz