

Problémy řetězy spojka a jaký olej do NSU 251 OSL

Vložil Milan Lukeš - 01/02/2010 17:02

Václav Červinka napsal: 10. Zář 2009, 19:53

Dobrý den pane Lukeši,

nedávno jsem si pořídil motocykl NSU 251 OSL z roku 1938 po starší amatérské, tak trochu šlendriánské renovaci a sháním nějaké informace. Na burze v Chotusicích jsem s Vámi mluvil a dostal jsem odkaz na vaše stránky, které jsou pro mne jednou z mála cest, jak získat cenné informace. Znam sice několik lidí, kteří mají s těmito motocykly nějaké zkušenosti, ale často jsou jejich rady podivně zmatené a ne zcela souhlasící se skutečností. (Možná proto, že mají zkušenost s jinými modely). Rád bych u Vás také poptal nějaké díly a zjistil, zda jsou dostupné, či nikoli. Můj motocykl vypadá obstojně, ale co se týče zkompletování funkčních prvků jako např. spojka, zapalování, či karburátor, je na něm vidět spousta lajdácké práce některého z předchozích majitelů. Mým záměrem je uvést stroj do pojízdného stavu a jezdit na něm pro radost s kamarády, kteří mají také různé předválečné stroje. V této chvíli se mi jedná především o tyto věci:

- 1.) Jaká je správná tloušťka lamel spojky s korky? (tloušťka korků vsazených do lamely)
- 2.) Předpokládám, že ozubená lamela spojky se má na výstupní hřídeli převodovky protáčet na kuličkách (žádné tam nebyly)
Potřeboval bych zjistit počet a průměr těchto kuliček.
- 3.) Ozubené kolečko dynama na kuželovou hřídel s drážkou pro wudrufovo pero. (Lze jej někde sehnat? popř. kolik taková věc asi stojí?)
- 4.) Primární řetěz a řetěz pohonu dynama a zapalování. (Dají se koupit u Vás? Nebo alespoň zjistit správný rozměr)
- 5.) Co udělat s axiálním posuvem řetězového kola dynama? Problém je, že se kolo zbrušuje řetězem, který je natlačen na jednu stranu. Širšího řetězu už bych se obával z důvodu škruchtlání o primární řetěz, což už se i tak děje. (nejspíš příliš široký primární řetěz) Byla by tu možnost posunout dynamo směrem k motoru, ale nevím zda je to možné, navíc už tam není dostatek místa - dynamo se téměř opírá o skříň primárního řetězu.
- 6.) Má být ve skříni řetězů a spojky olej nebo ne? (případně kolik)
- 7.) Lze u Vás koupit nějaké díly do zapalování? Především ozubené kolečko s vačkou kladívka a mosazná vodící tyčinka na níž se vačka protáčí. Oba tyto díly jsou již značně ohlomejzdané a nejsem si jist, zda je míra jejich opotřebení slučitelná se správnou funkcí.
- 8.) Kryt sekundárního řetězu
V příloze zasílám pár fotek. Až se k motorce dostanu, opíšu i výrobní číslo a pošlu jej.
Za Vaši pomoc Vám předem moc děkuji a přeji hezký den.

S pozdravem,
Václav Červinka

Milan Lukeš napsal: 13. Zář 2009, 16:41

K dotazům pana Červinky v kostce toto:

1. tloušťka korků repasované lamely u 251 OSL činí maximálně 10 mm.

Maximálně proto, že pokud zůstanou silnější, zvětšuje se přitlačná síla na úkor zkracování chodu spojky. A to je problém. Z dochovaných údajů výrobce uvádí, že chod spojky /měřen mezi přitlačným talířem (č.dílu 91099 a držákem spojkových pružin 52872)/ by měl po správném nastavení mít minimálně 5 mm. Vzhledem k častým dotazům na prokluzování spojky je lepší než namáhat ovládací díly enormním dotažením na úkor prokluzování, použít nové pružiny a slušné talíře. Výrobce uvádí tlak pružin 160 kg. Při repasi s novými pružinami je možné dotahovat na nezbytný přenášeční tlak, ale pozor na vzdálenost primárního deklu.

2. kuliček je 48 o velikosti 3/16" tedy nějakých 4,76 mm.

Pozor!!! nedávat 5 mm kuličku, musí mít pro odvalování osovou vůli.

3. Ozubené kolečko je dodáváno jako replika, cena činí 1500 Kč. V případě ne dobrého kuželu je dobré dopasovat na dochovaný original. Při výměně pamatovat též na nové řetězy. Ty jsou k dispozici od 800 Kč (Čína) do 1500 Kč (za švédský nebo německý)

rozměr řetězu dynamko 3/8"x 5/32" 46-48 článků podle toho zda byly použity kola korogovaná na provedení sólo či se sidecarem. Provedení primáru mělo 65 článků a rozměr 1/2" x 1/4". Cena a kvalita dle výrobce shodná.

5. Dáte-li širší náhradu řetězu dynamka, který vyrábí ČZ vzniká právě to co uvádíte. Je třeba dát slušné řetězy, jinak si nezajezdíte. Axiální posuv dynama je minimální. Je-li to v pořádku funguje a netře se. Je-li to špatné třou se řetězy a padají.

6. ve skříni řetězu je olej shodný s motorem - Sae 30W. Objem 0,125 cm³. Kontroluje se na dolním víčku krytu. Když tak manuál není problém dodat.

7. pevný a pohyblivý kontakt v replice dle Bosch je k dispozici. Cena činí 600 Kč. Vačka se dá opravit. Rovněž kryt sekundárního řetězu. Omlouvám se, ale v sezoně plnit E-shop je dost problém. Cena krytu činí 5000 Kč včetně spony a víčka.

Vašek Červinka napsal: 18. Září 2009, 15:25

Ještě mám jeden technický dotaz na pana Lukeše, kterému mimochodem moc děkuji za poskytnuté informace jakož i za celý tento web... Měl bych do motorky nalít olej bez aditiv? (něco jako M6A ??) Jak poznám, že je už v motoru usazený karbon a při použití modernějšího oleje hrozí jeho rozpuštění a zadření? Když jsem odmontoval ventilové víko, tak jsem na žebrech viděl vrstvičku karbonu. Je tento prostor součástí oběhu oleje?

Rád bych u Vás objednal ty řetězy a ozub. kolečko. Je možné domluvit se, že byste mi to vzal na některou burzu?

Vašek Červinka napsal: 22. Září 2009, 12:32

Zdravím a děkuji za radu.

Podle stavu všech řetězů, těsnění a jiných pohyblivých součástí předpokládám, že motor nebude ani po výbrusu či výměně ložisek, ikdyž prodejce mluvil cosi o GO. Použiju teda raději M6 A (předpokládám že z níže zmíněných je to jediný bez aditiv proti rozpouštění karbonu). Ještě bych se chtěl zeptat co obnáší níže zmíněná oprava vačky zapalování? Lze ji skutečně opravit ikdyž je již značně vydřená?

Milan Lukeš napsal: 20. Září 2009, 10:42

Zdravím pana Červinku, kdyby tlumiče... Zrovinka příští týden chci okouknout stroj NSU 251 OSI s názvem autora HAJAR, který se rozhodl majitel "škůdce" po 30 letech uvést do původního stavu. Pozoruhodné je to, že originální rám se štítkem schoval a k přestavbě použil jiné. Jako by tušil, že jednou vše půjde zpět.

K mazání připravuji podrobný komentář "v Češtině", z původní dílenské poválečné dokumentace.

V kostce, kliková skříň slouží jako sběrná a cirkulační nádržka oleje. Podle mých zkušeností - usazování nečistot nelze zabránit u motoru jenž má něco najeto jinak než pravidelnou výměnou a čištěním. NSU

snese motorový olej neaditivovaný od jakéhokoliv výrobce tedy i ten pod označením M 6 A . Máli jít o Mogul do zabíhání nového stroje pozor, (minimálně M8 AD). Zvláště těsné výbrusy potřebují v úvodu záběhu dobře mazat. Chcete li opravdu jistotu doporučuji Penrite-Running-in-Oil-1l blíže www.eshop-rychle.cz/... Má li někdo jinou dobrou zkušenost- sem s tím.

Neposoudím zda u Vašeho stroje vrsta karbonu ohrožuje zacpání přívodu do pumpy. Zkuste zkontrolovat stav sítka, často bývá poškozené. Jestli stroj jezdí a vrstvička se neuvolňuje nic se zřejmě nestane. Na trhu je vícero přípravků na uvolňování. Např. mám vyzkoušený Bishops publikovaný zde www.bishops-original... Popravdě řečeno očekával jsem asi více. Má li někdo výrazně dobré s nějakým jiným výrobkem- sem s tím. Pokud jde o díly ozvu se Vám.

=====