

# МОТОСЕРВИС НА ХОДУ

Если в переднем колесе что-то хрустнуло, застучало и обод его стал ощутимо «вихляться», диагноз можно ставить, не сходя с мопеда: полетел один из подшипников. В его справедливости я убедился однажды на собственном опыте. И тем, как выйти из этой, казалось бы, безвыходной ситуации, я и хотел бы поделиться.

Сняв колесо и вытащив сальники, увидел: один из подшипников и в самом деле вышел из строя — развалился стальной сепаратор и все шарики из него высыпались.

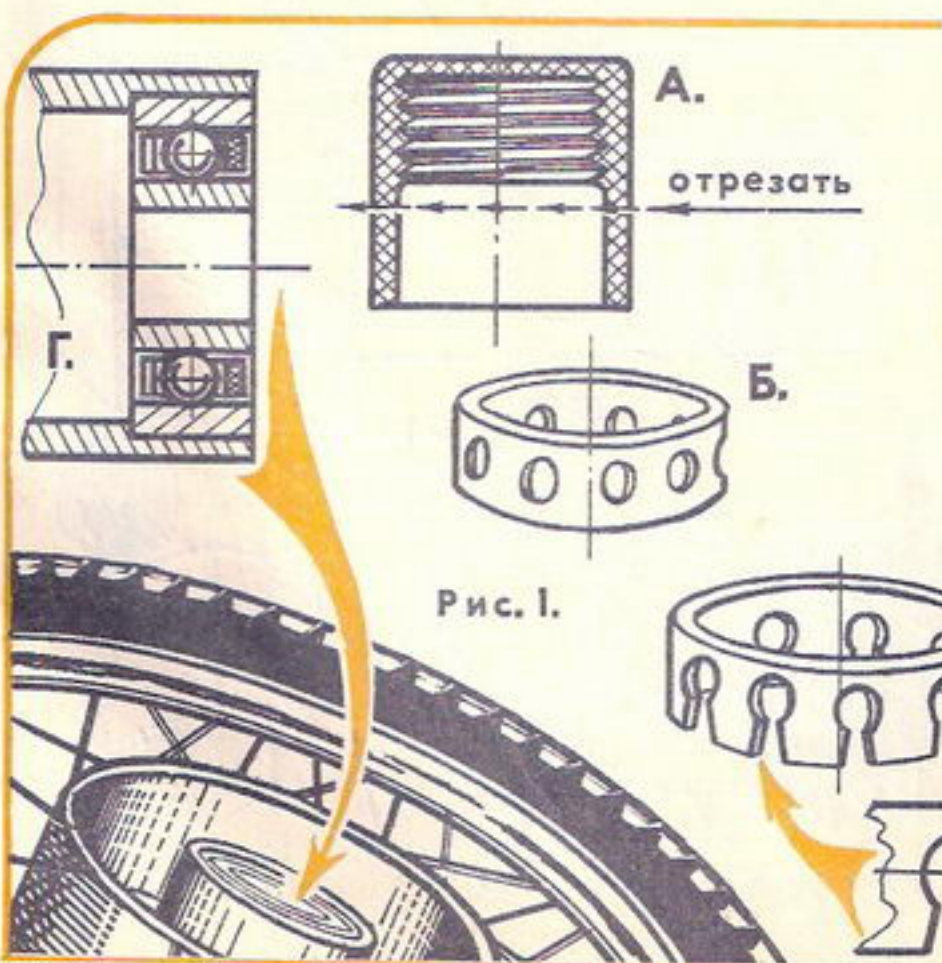
Как же быть? Ни запасных подшипников, ни приспособления для выпрессовки наружной обоймы у меня не было. Отремонтировать старый? Но возможно ли это? Ведь подшипник — изделие прецизионное, собирается на заводах станками-автоматами, а здесь, на ходу... Да и где взять новый сепаратор взамен изуродованного?

Вот тут меня и осенило. Ведь совершенно необязательно делать сепаратор, повторяющий по конструкции штатный. Что здесь необходимо? Кольцо с лунками или отверстиями, препятствующее сближению шариков и не мешающее им катиться по дорожкам внешней и внутренней обоймы.

Я открыл багажник. Помимо нехитрого дорожного инструмента, в нем лежал пластиковый флакон, в котором я держал небольшой запас моторного масла. Отвернул колпачок флакона, повертел в руках и приложил к вышедшему из строя подшипнику... Удача! Диаметр пробки оказался почти таким же, как и у рассыпавшегося сепаратора.

Отрезал от пробки колечко шириной чуть меньше, чем обойма подшипника. Оказавшейся под рукой стальной трубкой пробил по периметру кольца круглые отверстия по числу шариков. И так, чем не сепаратор?! Но только как поставить его на место? Задача поначалу показалась неразрешимой. В самом деле, если аккуратно закрепить шарики в кольце и попытаться вставить все между обоймами, то из этого ничего не выйдет. Ведь стандартный сепаратор состоит из двух половин, соединяющихся в

Рис. 1. Ремонт подшипника: А — получение кольцевой заготовки сепаратора, Б — заготовка с отверстиями под шарики, В — готовый сепаратор, Г — собранный подшипник.



процессе сборки. Вертел я подшипниковую «начинку» и так и сяк... И выход все же нашелся.

Посмотрите на рисунок — каждое отверстие на сепараторе я превратил в фигурный паз. Затем, положив колесо на бок, аккуратно вложил между обоймами подшипника шарики, равномерно распределив их по окружности. Положил на подшипник самодельный сепаратор и с силой на него нажал. Раздался щелчок — сепаратор оказался на месте. Крутанул колесо — оно вращалось легко, без заеданий. Осталось лишь заполнить подшипник смазкой...

Позже я пытался купить новый подшипник, но нужного все не находилось. И когда через несколько месяцев вновь снял переднее колесо и взглянул на свой отремонтированный... Он был не хуже нового!

Дыра в картере — вещь обычная. Вылетает ли из-под колеса крупный камень, «летит» внутри картера шестерня, «рассыпается» подшипник — в любом таком случае дыра обеспечена.

Пробитый картер обычно выбрасывают и заменяют новым. Однако сделать это непросто. И не только потому, что деталей картера не бывает в продаже, но и потому, что перемотировать двигатель практически целиком — работа достаточно трудоемкая и кропотливая. Гораздо проще поставить на дырявый картер заплатку.

Для заплатки понадобится дюралюминиевая пластина толщиной 1,5—2 мм, лоскут стекло- или асботкани (подойдет, впрочем, и кусок обычного брезента) и эпоксидный клей. И, конечно, крепеж — трех- или четырехмиллиметровые винты с гайками.

Сначала из дюралюминиевой пластины вырезается накладка, перекрывающая дыру по крайней мере на 10—15 мм. Она подгоняется по форме картера — выгибается или выколачивается и закрепляется по периметру винтами и гайками. После такой предварительной сборки пластина снимается, вся зона тщательно обезжиривается бензином или ацетоном, зачищается крупнозернистой шкуркой и еще раз тщательно обезжиривается. Лоскут ткани пропитывается эпоксидным клеем, тем же клеем смазывается дюралюминиевая пластина. Затем получившийся «бутерброд» окончательно прикрепляется винтами на место. Через 6—8 часов клей полимеризуется — и ремонт можно считать законченным.

Рис. 2. Ремонт пробитого картера: А — такой может оказаться дыра в картере двигателя, Б — заплатка на плоской части картера, В — заплатка на ребре картера.

И. ЕВСТРАТОВ  
Рисунки автора

