

Motorkerékpárok üzemanyagtartályának minőségi külső és belső felújítása

Nem sok tapasztalt motoros lehet, aki maga – vagy legalább társa – ne élt volna át túra vagy csak „csapatás” során üzemanyag-ellátási gondot, ami általában dugulás következménye. Karburátoros motorok esetében többnyire nem kevés bosszúságot, injektoros motorok esetében jelentős anyagi károkat okozva. Sokan megtapasztaltuk, hogy nincs az a finom üzemanyagszűrő, amely tökéletes megoldást adna. A problémát, mint minden más esetben, a gyökereinél kell megszüntetni. Mára az üzemanyagok minősége sokat javult a korábbiakhoz képest, a tisztaságot is beleértve. Azonban van még egy fekete folt, az ÜZEMANYAGTARTÁLY.

Egyes olasz típusok esetében gyárilag nincs is belül felületkezelve, de a japán tankok is felületkezelt lemezpreelés utáni vonalhegesztéssel készülnek. Üres vagy félig töltött tartállyal a belső korrózió a motorok teletetésének szinte természetes velejárója, különösen ha változó hőmérsékletű a garázs. A veteránok esetében jellemző a kezeletlen acéllemez, esetleg fellazult festéssel, évekig üresen, sokszor mostoha körülmények között tárolva. (Érdekesként megjegyezném, hogy én is vásároltam egy 1955-ös Csepelt pajtában, szalma alól előbányászva.)

Szervizes tapasztalataim alapján látam, hogy a motorosok minden problémája meg van oldva a tank kivételével.

Mit értek ez alatt? Jó az alkatrészellátás, jó minőségű utángyártott és eredeti alkatrészeket lehet szerezni; vannak jó szervizek, gépműhelyek, festők, kárpitosok, restaurálók és motorátépítő műhelyek. Mi hát a gond? A tankok sérülése vagy az előzőekben említett kiterjedt belső korrózió esetén az új alkatrész ára a legtöbb esetben jóval meghaladja a 100 ezer forintot, ezt vállalva minden kezdődhet előlről.

Ha csak...

Interneten találtam a ma már sokak által használt tankjavító szettet, amely kifogástalan termék, a hozzártartozó technológiai leírást maradéktalanul betartva. Itt kezdődnek a problémák. „Öntse bele, majd két óra rázást követően öntse ki!” – így a használati utasítás. Nincs ember, aki 10-15 perc elteltével fel ne adná, és a tankok betöltőnyílásait, a keresztmetszetet és a visszaperemézést ismerve, jó, ha az egy liter savból visszakapok felet. Közben a fénnyezésen bőven van a savból! Ha gyors beavatkozás nem történik, beláthatatlan következmények elé nézhetünk. Ilyen előzményekkel nincs ideális felület a műgyantázáshoz, ami kézi forgatással a teljes kötésidő végeztéig lehe-

tetlen, a felesleges műgyanta egy helyre folyik és felforr. Ha a felesleges mennyiséget leszívással vagy sima kieresztéssel eltávolítjuk, az hiányozni fog a felületről, az ezüst pigmentáció kilátszik, érdes felületet alkotva. A kísérlethez és a nem megfelelő felület kialakításához pedig túl drága anyagról beszéltünk.

A megoldás

Három év fejlesztés és nem kevés anyagi ráfordítással, EU-támogatással megvalósult gépi beruházás eredményeként megszületett a tökéletes megoldás, mely eddigi ismereteink szerint a világon egyedülálló. Egy olyan, két gépegységből álló, a legszigorúbb

marató anyagot – szintén ellenőrzötten – zárt rendszerben szívjuk és választjuk le, és töltjük vissza a saját flakonjába. Mosás után ismét szárítás következik, majd a tökéletesen száraz felületre kerül a műgyanta. Ez porlasztva kerül a tartály belsejébe, nagy mennyisége és tömege miatt megfolyik a belső felületen. A gép a megfelelő program beállításával a műgyanta sűrűségét, kötésidőjét figyelembe véve a változó fordulató kéttengelyű mozgás révén biztosítja az egyenletes vastagságú bevonatot. Az egyenletes és maximális minőségbiztosítás érdekében a folyamat minden szakaszában és teljes egészében endoszkópos vizsgálattal, valamint pH-méréssel győződünk meg a megfelelő minőségről. Teljes kötetést követően leszereljük és csomagoljuk a tankot, 72 óra elteltével feltölthető üzemanyaggal.

Előnyök a kézi és az egyszerűbb gépi megoldásokhoz képest:

A gép tervezése során számított és lemodellezett kéttengelyű mechanikus mozgás és az azt vezérlő plc-s és frekvenciaváltós vezérlés garantáltan biztosítja a minden ponton való homogén felület tisztítást, valamint a műgyanta egyenletes vastagságú felhordását.

Környezetvédelmi szempontból sem elhanyagolható, hogy a tisztítószemcse és -folyadék pillanat alatt az utolsó szemig, illetve cseppig eltávolíthatók a tartályból, hogy leválasztva újbóli felhasználásra vagy megsemmisítésre sa-

ját tárolóedényeikbe legyenek visszatöltve.

Folyamatos pH-méréssel, a sav, illetve a lúgos oldat koncentrációjának ellenőrzésével a legmagasabb minőségű előkészítés és ennek folyamodványaként a legmagasabb minőségű végeredmény érhető el.

A munkadarab gépi megfogása egy pillanat műve, gyorsan válthatják egymást a technológiai fázisok. Míg a befejező szakasz indul, már a másik munkadarab gépi előkészítése zajlik, a munkavégzés így folyamatos.

A gondosan tervezett megfogó szerkezetnek, a plc-program szerkesztésének, valamint egyéb fejlesztéseknek köszönhetően a külső fénnyezés sérülésmertessége teljes egészében biztosítható.

Ha cikkünk vagy hirdetésünk felkeltette érdeklődését, esetleges kérdéseket, vagy kétélyeket ébresztett Önben, haladéktalanul keressen bennünket, hogy a meggyőzhessük a fentiek valóságtartalmáról. Amennyiben szolgáltatásunkat igénybe veszi, törekedni fogunk a maximális elégedettségére. (x)

**8800 Nagykanizsa, Garay u. 21.
Tel: 93/536-017, fax: 93/310-264,
e-mail: akerek@limitless.hu**



munka- és környezetvédelmi előírásoknak is megfelelő gép, amely a legjobb minőségi eredménnyel, nagy kapacitással képes a fentiekben tárgyalt problémákra tökéletes megoldást nyújtani.

Technológiai leírás

A leszerelt üzemanyagtankot egy a típusra gyártott konzolra szereljük, amely a későbbiekben a kihúzópadra vagy a két gépegység bármelyikére egy mozdulattal felhelyezhető és rögzíthető. Amennyiben a tartály nem sérült, tehát csak belső felújításra szorul, a vegyi kamrában vegyszeres belső mosással kezdődik a program. Miután a zsiradékos és egyéb belső szennyeződést eltávolítottuk, teljes belső szárítás következik. A száraz tank belsején speciális csiszolószemcsét alkalmazva a gépegység „száraz” oldalán programozott fordulató- és időtényezővel, kéttengelyű mozgással lekoptatjuk a nagy kiterjedésű vagy összefüggő korróziós foltokat, revét, festékfoltokat. A program lejártával száraz leszívásra állított üzemmódban eltávolítjuk a csiszolószemcsét, és a leválasztó kapszulában összegyűjtjük. Mosás után a rozsdá maradványát és passzíválását a vegyi kabinban végezzük. A