

ŚRODKI TRANSPORTU DROGOWEGO	NORMA BRANŻOWA	BN-77
	Silniki motocyklowe o objętości skokowej 175 ÷ 250 cm ³ Wymagania i badania	1354-09
		Grupa katalogowa V 31

1. WSTĘP

Przedmiotem normy są wymagania i badania dotyczące silników motocyklowych o objętości skokowej 175 ÷ 250 cm³ produkowanych seryjnie.

2. WYMAGANIA

2.1. Wykonanie. Silnik kompletny powinien być wykonany zgodnie z dokumentacją techniczną. Wymiary nietolerowane - wg BN-77/3601-01.

2.2. Wygląd zewnętrzny. Powierzchnie zewnętrzne nie powinny mieć: pęknięć, ostrych krawędzi, śladów korozji. Powierzchnie zewnętrznych krawędzi obudowy i pokryw w miejscach połączeń nie powinny mieć przesunięć większych niż 1 mm. Dopuszcza się na powierzchniach zewnętrznych 15 pęcherzy (porów) o średnicy do 1 mm i głębokości 0,5 mm we wzajemnej odległości co najmniej 30 mm. Przesunięcie obrysu głowicy względem cylindra - nie więcej niż 3 mm.

2.3. Powłoki dekoracyjne i ochronne. Klasa i grupa powłoki powinna spełniać wymagania BN-74/3602-01 lub BN-74/3602-02.

2.4. Prądnica lub prądnica-iskrownik powinna być zgodna z podaną w załączniku 1 lub 2 dla danego typu silnika. Parametry techniczne powinny zapewniać właściwości świetlne wg PN-69/S-73013.

2.5. Wyprzedzenie zapłonu powinno być zgodne z wartością podaną w załączniku 1 lub 2 dla danego typu silnika.

2.6. Świeca zapłonowa powinna odpowiadać wymaganiom PN-64/S-76035. Wartość cieplna powinna być zgodna z podaną w załączniku 1 lub 2 dla danego typu silnika.

2.7. Gaźnik powinien odpowiadać wymaganiom PN-69/S-36020.

2.8. Paliwo. Silnik powinien być zasilany paliwem odpowiadającym wymaganiom PN-66/C-96025. Liczba okta nowa paliwa - zgodna z zalecaną dla geometrycznego stopnia sprężenia silnika (E) podanego w załączniku 1 lub 2.

2.9. Smarowanie - wtrysk oleju Mixol S do króćca ssącego za pomocą pompki olejowej lub przez dodanie do paliwa oleju Mixol S wg PN-70/C-96092 w stosunku objętościowym 30 : 1, a w okresie docierania 20 : 1. Skrzynia przekładniowa - napełniona do poziomu ustalonego wskaźnikiem olejem silnikowym Lux 10 lub Hipol 10 wg PN-73/C-96085.

2.10. Docieranie fabryczne. Każdy silnik powinien być poddany wstępnemu docieraniu fabrycznemu; czas docierania co najmniej 30 min. Docieranie powinno odbywać się z zachowaniem wymagań wg 2.9; zezwala się na stosowanie paliwa nieetylizowanego.

2.11. Rozruch silnika. Silnik po docieraniu fabrycznym powinien dać się uruchomić po napełnieniu komory pływakowej gaźnika paliwem do poziomu ustalonego wskaźnikiem (otworkiem) i najwyżej 3-krotnym obrocie dźwignią rozrusznika, przy temperaturze otoczenia 20 ⁺²⁰₋₁₅ °C.

2.12. Moc znamionowa wg PN-72/M-01501 po docieraniu fabrycznym i 25-godzinym powinna być zgodna z wartością podaną w załączniku 1 lub 2 dla danego typu silnika przy zachowaniu znamionowej prędkości obrotowej, temperatury pod świecą i zasilanego paliwem jak w 2.8.

2.13. Temperatura pod świecą powinna być zgodna z wartością podaną w załączniku 1 lub 2 dla danego typu silnika.

2.14. Jednostkowe zużycie paliwa (g_e) po docieraniu fabrycznym i 25-godzinym nie powinno przekraczać ilości podanej w załączniku 1 lub 2 dla danego typu silnika.

2.15. Najmniejsza prędkość obrotowa biegu luzem silnika po docieraniu fabrycznym nie powinna przekraczać 1300 obr/min. Silnik po 3 min pracy powinien pracować na najmniejszej prędkości obrotowej przy zamkniętej przepustnicy.

2.16. Szczelność. Nie dopuszcza się nieszczelności połączeń: cylinder-króciec ssący, cylinder-króciec wydechowy, cylinder-głowica, cylinder-obudowa, obudowa lewa-obudowa prawa, uszczelnienia wału korbowego od strony iskrownika podczas pracy na rozgrzanym silniku.

Zgłoszona przez Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku
Ustanowiona przez Dyrektora Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL dnia 5 grudnia 1977 r.
jako norma obowiązująca od dnia 1 lipca 1978 r.
(Dz. Norm. i Miar nr 6 /1978 poz. 30)

Na pozostałych połączeniach, dopuszcza się nieznaczne zawilgocenie olejem lub paliwem przy uszczelkach i pierścienach uszczelniających, przy czym powstawanie kropeł jest niedopuszczalne.

2.17. Praca zespołów silnika po docieraniu fabrycznym. Silnik po docieraniu fabrycznym podgrzany do temperatury wg 2.13 na biegu luzem powinien pracować bez stuków metalicznych w układzie korbowo-tłokowym i skrzyni przekładniowej. Dopuszczalny jest szum kół zębatych przekładni właściwy dla danych konstrukcji, stuki metaliczne przy włączaniu sprzęgła i biegów oraz przy gwałtownej zmianie prędkości obrotowej silnika. Poszczególne odgłosy pracy silnika, skrzyni przekładniowej i sprzęgła nie powinny przekraczać odgłosów silnika wzorcowego, którym jest silnik zatwierdzony przez wytwórnię w porozumieniu z zamawiającym.

2.18. Skrzynia przekładniowa. Przy pracującym silniku i wyłączonym sprzęgle, wyłączenie i włączenie poszczególnych biegów powinno odbywać się bez zgrzytów i zacięć, z zapewnieniem łatwej zmiany biegów. Samoczynne włączanie, wyłączanie, przełączanie na inny bieg lub luz przekładni jest niedopuszczalne. Dźwignia zmiany biegów przez jednorazowe naciśnięcie do oporu powinna zmienić położenie na wybrany bieg i powrócić do położenia wyjściowego po zwolnieniu nacisku. Dźwignia rozrusznika po zwolnieniu nacisku powinna wrócić do położenia wyjściowego.

W położeniu tym sprzęgło rozrusznika powinno wyłączyć się samoczynnie.

2.19. Praca sprzęgła. Mechanizm sprzęgła powinien zapewniać łatwe i całkowite odłączenie silnika od skrzyni przekładniowej. Wciśnięcie dźwigni sprzęgła przy włączonym I biegu i uruchomieniu koła łańcuchowego zdawczego nie powinno przerwać pracy silnika na najmniejszej prędkości obrotowej przy zamkniętej przepustnicy. Włączone sprzęgło powinno pracować bez poślizgu przy przenoszeniu największego momentu obrotowego.

2.20. Charakterystyka zewnętrzna silnika po docieraniu fabrycznym i 25-godzinny powinna być zgodna z wartościami podanymi w załączniku 1 lub 2 dla danego typu silnika.

2.21. Niezawodność pracy silnika. Silnik poddany próbie niezawodności wg BN-75/1354-06 załącznik 5 powinien pracować bez uszkodzeń co najmniej 150 h.

2.22. Cechowanie. Każdy typ silnika w miejscu oznaczonym na rysunku w dokumentacji technicznej powinien mieć naniesiony numer fabryczny i typ. Cecha określająca silnik powinna być naniesiona wg PN-64/S-02050.

2.23. Zabezpieczenie silnika na okres gwarancyjny. Każdy silnik na okres gwarancyjny powinien mieć założone plomby w miejscu określonym w dokumentacji technicznej.

3. PAKOWANIE, PRZECHOWYWANIE I TRANSPORT

3.1. Pakowanie

3.1.1. Przygotowanie silnika do pakowania. Silnik przeznaczony do pakowania powinien mieć skrzynię przekładniową napełnioną czystym olejem Lux 10 wg PN-73/C-96085, a gaźnik opróżniony z paliwa. Powierzchnie zewnętrzne części stalowych nie mające powłok ochronnych powinny być zabezpieczone przed korozją. Otwór wylotowy cylindra i dolotowy gaźnika powinien być zaślepiony. Gładź cylindra powinna być zabezpieczona przed korozją przez rozprowadzenie po niej około 3 cm³ oleju lux 10 lub równorzędnego.

3.1.2. Sposób pakowania. Przygotowane zgodnie z 3.1.1 silniki należy pakować do skrzyń lub pojemników przewidzianych w dokumentacji technicznej, na których należy umieścić co najmniej:

- nazwę lub znak wytwórni,
- oznaczenie typu silnika,
- napisy ostrzegawcze wg PN-76/O-79252.

3.2. Przechowywanie. Podczas przechowywania silników należy spełniać następujące wymagania:

- a) silniki powinny być ułożone na specjalnie do tego celu przystosowanych regałach lub w opakowaniach,
- b) nie dopuszcza się układania silników bezpośrednio na posadzkach, składowania pionowego z bezpośrednim obciążeniem silników ułożonych w warstwach dolnych przez górne (dotyczy silników bez opakowania),
- c) raz na trzy miesiące należy poruszyć kilkakrotnie dźwignią rozrusznika w celu rozprowadzenia oleju po gładzi cylindra,
- d) pomieszczenie powinno być zamknięte o wilgotności względnej do 80%; stan przechowywania powinien być sprawdzany raz na miesiąc.

3.3. Transport. Silniki powinny być przewożone krytymi środkami transportowymi zabezpieczającymi je przed wpływami atmosferycznymi.

4. BADANIA

4.1. Program badań

4.1.1. Badania pełne

- a) oględziny zewnętrzne (2.1, 2.2, 2.16, 2.22 i 2.23),
- b) sprawdzenie powłok (2.3),
- c) sprawdzenie prądnicy lub prądnicy-iskrownika (2.4),
- d) sprawdzenie wyprzedzenia zapłonu (2.5),
- e) sprawdzenie świecy zapłonowej (2.6),
- f) sprawdzenie gaźnika (2.7),
- g) sprawdzenie paliwa (2.8),
- h) sprawdzenie smarowania (2.9),
- i) sprawdzenie rozruchu silnika (2.11),
- j) sprawdzenie mocy i temperatury pod świecą (2.12 i 2.13),

- k) sprawdzenie jednostkowego zużycia paliwa (2.14),
- l) sprawdzenie najmniejszej prędkości obrotowej (2.15),
- ł) sprawdzenie pracy zespołów silnika po docieraniu fabrycznym (2.17),
- m) sprawdzenie skrzyni przekładniowej i pracy sprzęgła (2.18, 2.19),
- n) sprawdzenie charakterystyki zewnętrznej silnika (2.20),
- o) sprawdzenie niezawodności pracy silnika (2.21).

4.1.2. Badania niepełne (odbiorcze)

- a) oględziny zewnętrzne (2.1, 2.2, 2.16, 2.22 i 2.23),
- b) sprawdzenie prądnicy lub prądnicy-iskrownika (2.4),
- c) sprawdzenie wyprzedzenia zapłonu (2.5),
- d) sprawdzenie smarowania (2.9),
- e) sprawdzenie rozruchu silnika (2.11),
- f) sprawdzenie mocy i temperatury pod świecą (2.12 i 2.13),
- g) sprawdzenie jednostkowego zużycia paliwa (2.14),
- h) sprawdzenie najmniejszej prędkości obrotowej (2.15),
- i) sprawdzenie pracy zespołów silnika po docieraniu fabrycznym (2.17),
- j) sprawdzenie skrzyni przekładniowej i pracy sprzęgła (2.18, 2.19).

4.2. Zakres badań. Badania pełne należy przeprowadzać w przypadku wznowienia produkcji, wprowadzenia zmian konstrukcyjnych, technologicznych lub materiałowych mogących wpłynąć na jakość silników. Przy produkcji seryjnej silniki należy poddawać badaniom pełnym co najmniej raz na 6 miesięcy.

Badania niepełne należy przeprowadzać podczas bieżącej kontroli produkcji.

4.3. Partia. W skład partii wchodzi silniki jednakowego typu i odmiany, wykonane w jednakowych warunkach produkcyjnych i przedstawione jednorazowo do odbioru.

4.4. Pobieranie próbek. Do badań wg 4.1.2a), c), d), e), h), i), j) należy pobrać w sposób losowy próbki o liczności podanej w tabl. 1. Plan badania jednostopniowy, kontrola normalna, poziom II wg PN-73/N-03021. Wadliwość dopuszczalna $w_2 = 2,5\%$.

Tablica 1

Liczność partii N sztuk	Znak literowy liczności próbki	Liczność próbki n sztuk	Liczba kwalifikująca m_1	Liczba dyskwalifikująca m_2
1	2	3	4	5
16 ÷ 25	C	5	0	1
26 ÷ 50	D	8	0	1
51 ÷ 90	E	13	1	2
91 ÷ 150	F	20	1	2

cd. tabl. 1

1	2	3	4	5
151 ÷ 280	G	32	2	3
281 ÷ 500	H	50	3	4
501 ÷ 1200	J	80	5	6
1201 ÷ 3200	K	125	7	8

Do badań wg 4.1.2b), f), g) należy pobrać w sposób losowy próbki o liczności podanej w tabl. 2. Plan badania jednostopniowy, kontrola specjalna, poziom S-2 wg PN-73/N-03021. Wadliwość dopuszczalna $w_2 = 2,5\%$.

Tablica 2

Liczność partii N sztuk	Znak literowy liczności próbki	Liczność próbki n sztuk	Liczba kwalifikująca m_1	Liczba dyskwalifikująca m_2
1	2	3	4	5
16 ÷ 25	A	2	0	1
26 ÷ 150	B	3	0	1
151 ÷ 1200	C	5	0	1
1201 ÷ 3200	D	8	0	1

Do badań wg 4.1.1 należy pobrać w sposób losowy co najmniej 3 silniki, które przeszły badania wg 4.1.2 z wynikiem dodatnim.

4.5. Opis badań

4.5.1. Oględziny zewnętrzne należy przeprowadzać nieuzbrojonym okiem na zgodność z wymaganiami wg 2.1, 2.2, 2.16, 2.22 i 2.23. W przypadkach wątpliwych należy posługiwać się uniwersalnymi narzędziami pomiarowymi. Poddawane oględzinom silniki nie należy rozbierać na części.

4.5.2. Sprawdzenie powłok należy przeprowadzać wg BN-74/3602-01 lub BN-74/3602-02.

4.5.3. Sprawdzenie prądnicy lub prądnicy-iskrownika polega na sprawdzeniu następujących parametrów: długości iskry, mocy znamionowej, napięcia i natężenia prądu na zaciskach przewodów silnika. Pomiary należy przeprowadzać przy obciążeniu znamionowym cewek i liczbie obr/min: 1300, 2500 i 6000. Od prędkości obrotowej 2500 obr/min prądnica powinna pracować pełną mocą znamionową, przy prędkości obrotowej 1300 obr/min włączenie odbiorników nie powinno przerwać pracy silnika. Pomiary należy przeprowadzać przy użyciu mierników prądu według klasy dokładności co najmniej 1,5.

4.5.4. Sprawdzenie wyprzedzenia zapłonu polega na stwierdzeniu, czy początek rozwarcia styków przerywacza następuje w cyklu sprężania, gdy tłok ma do przebycia drogę podaną w załączniku 1 lub 2.

4.5.5. Sprawdzenie świecy zapłonowej polega na sprawdzeniu cechy wartości cieplnej, wielkości szczeliny między elektrodami przy użyciu szczelinomierza, powstawania iskry między elektrodami oraz jakości gwintu i podkładki uszczelniającej.

4.5.6. Sprawdzenie gaźnika. Należy sprawdzić działanie przepustnicy, która z całkowitego otwarcia powinna powracać samoczynnie do pozycji wyjściowej bez zacięć, oraz możliwość regulacji gaźnika przy zamkniętej przepustnicy w zakresie najmniejszej prędkości obrotowej.

4.5.7. Sprawdzenie paliwa. W przypadku gdy partia badanych silników nie uzyskuje parametrów podanych w załączniku 1 lub 2, należy przeprowadzić badanie paliwa wg PN-66/C-96025.

4.5.8. Sprawdzenie smarowania należy przeprowadzać po uprzednim ustawieniu silnika w położeniu pracy i sprawdzeniu, czy poziom oleju w skrzyni przekładniowej odpowiada ustalonemu poziomowi wskaźnikiem.

4.5.9. Sprawdzenie rozruchu silnika należy przeprowadzać na stanowisku badawczym na zgodność z wymaganiami wg 2.11.

4.5.10. Sprawdzenie mocy i temperatury pod świecą należy przeprowadzać wg BN-75/1354-06. Uzyskane wyniki należy sprawdzić z podanymi w załączniku 1 lub 2; odczytu dokonać po ustaleniu się parametrów pomiaru.

Dopuszcza się pomiar mocy z koła łańcuchowego zdawczego przy uwzględnieniu współczynnika sprawności mechanicznej przekładni.

4.5.11. Sprawdzenie jednostkowego zużycia paliwa (g_e) polega na zmierzeniu czasu spalania przez silnik 10 cm^3 mieszanki paliwowej podczas pracy silnika z mocą maksymalną.

4.5.12. Sprawdzenie najmniejszej prędkości obrotowej należy przeprowadzać wg BN-75/1354-06. Silnik powinien pracować równomiernie na biegu luzem z przyhamowaniem koła łańcuchowego zdawczego.

4.5.13. Sprawdzenie pracy zespołów silnika po docieraniu fabrycznym należy przeprowadzać przez porównanie słuchowe pracy silnika w pełnym zakresie obrotów z zatwierdzonym silnikiem wzorcowym.

4.5.14. Sprawdzenie skrzyni przekładniowej i pracy sprzęgła należy przeprowadzać na stanowisku badawczym podczas pracy silnika na pełnym zakresie obrotów, po kolejnym włączaniu i wyłączaniu poszczególnych biegów, przy obciążeniu koła łańcuchowego hamulcem. Podczas pracy silnika należy sprawdzić płynność włączania i wyłączania sprzęgła.

4.5.15. Sprawdzenie charakterystyki zewnętrznej silnika należy przeprowadzać wg BN-75/1354-06 i dokumentacji technicznej.

4.5.16. Sprawdzenie niezawodności pracy silnika należy przeprowadzać wg BN-75/1354-06.

4.6. Ocena wyników badań. Badaną partię silników należy uznać za zgodną z wymaganiami normy, jeżeli:

a) liczba sztuk niezgodnych z wymaganiami normy jest równa lub mniejsza od m_1 podanej w tabl. 1 lub 2,

b) wyniki aktualnych badań pełnych są dodatnie.

4.7. Zaświadczenie wytwórcy o wynikach badań. Do każdej partii silników uznanych za zgodne z wymaganiami normy należy dołączyć świadectwo, które powinno zawierać co najmniej:

- nazwę i adres wytwórni,

- oznaczenie typu,

- stwierdzenie zgodności wykonania z wymaganiami normy,

- datę odbioru technicznego (miesiąc, rok).

K O N I E C

ZAŁĄCZNIK 1

TABLICA DANYCH CHARAKTERYSTYCZNYCH SILNIKA 3.40.00

Lp.	Wyszczególnienie danych	Symbol lub jednostka	Oznaczenie lub wartość liczbową
1	2	3	4
1	Typ silnika	-	3.40.00.000.000
2	Liczba cylindrów	i_c	1
3	Cykl pracy	-	dwusuw
4	Objętość (pojemność) skokowa	V_s, cm^3	174
5	Średnica cylindra	D, mm	61
6	Skok tłoka	S, mm	59,5
7	Geometryczny stopień sprężania	E	9

cd. tablicy

Lp.	Wyszczególnienie danych	Symbol lub jednostka	Oznaczenie lub wartość licz- bowa
1	2	3	4
8	Objętościowy wskaźnik mocy	N_D , kW/dm ³	59,17
9	Moc znamionowa po 25 h docierania	N_{Z25} , kW(KM)	10,30 ±5% (14)
10	Minimalna moc znamionowa po docie- raniu fabrycznym	N_Z , kW(KM)	9,57 (13)
11	Największy moment obrotowy	M_O , N·m	17 ±5%
12	Znamionowa prędkość obrotowa	n_Z	6000 ±200
13	Prędkość obrotowa największego momentu obrotowego	n_O , obr/min	5800 ±200
14	Jednostkowe zużycie paliwa po docie- raniu fabrycznym	g_e , g/(kW · h) [g/(KM · h)]	486 (350)
15	Jednostkowe zużycie paliwa po 25 h docierania	g_{e25} , g/(kW · h) [g/(KM · h)]	444 (320)
16	Liczba biegów	i	5
17	Przełożenie skrzyni przekładniowej	i_I	2,78
		i_{II}	1,73
		i_{III}	1,26
		i_{IV}	0,96
		i_V	0,79
18	Przełożenie silnik skrzynia prze- kładniowa	i_n	3,09
19	Typ gaźnika	-	GM26U3
20	Główna dysza paliwa	D_p , mm/100	100
21	Wyprzedzenie zapłonu GMP	h_{WZ} , mm	3,9 ±0,2
22	Typ prądnicy-iskrownika	—	32.06.B.000.2-5
23	Parametry prądnicy - napięcie i moc	V, W	Sw.12V, Ład. 6V moc 50 W
	- przerwa na stykach przerywacza	mm	0,2 ± 0,3
24	Świeca zapłonowa	mm	F 100
	- odstęp między elektrodami		0,4 ± 0,6
	- gwint		M14 × 1,25
25	Temperatura pod świecą po docieraniu fabrycznym	t_1 , °C	135 ± 145
26	Temperatura pod świecą po dociera- niu przez 25 h	t_{25} , °C	160 ± 190
27	Rodzaj sprzęgła	-	cierne, 4-tarczowe mokre
28	Rozruch	-	rozrusznik nożny
29	Chłodzenie	-	powietrzem

TABLICA DANYCH CHARAKTERYSTYCZNYCH SILNIKA 060 (W2B_x)

Lp.	Wyszczególnienie danych	Symbol lub jednostka	Oznaczenie lub wartość licz- bowa
1	2	3	4
1	Typ silnika	-	060.00 i 059.00
2	Liczba cylindrów	i_c	1
3	Cykl pracy	-	dwusuw
4	Objętość (pojemność) skokowa	V_s, cm^3	174
5	Średnica cylindra	D, mm	61
6	Skok tłoka	S, mm	59,5
7	Geometryczny stopień sprężania	E	9
8	Objętościowy wskaźnik mocy	$N_v, \text{kW/dm}^3$	59,17
9	Moc znamionowa po 25 h docierania	$N_{z25}, \text{kW(KM)}$	10,30 $\pm 5\%$ (14)
10	Minimalna moc znamionowa po docie- raniu fabrycznym	$N_z, \text{kW(KM)}$	9,57 (13)
11	Największy moment obrotowy	$M_o, \text{N} \cdot \text{m}$	17 $\pm 5\%$
12	Znamionowa prędkość obrotowa	$n_z, \text{obr/min}$	6000 ± 200
13	Prędkość obrotowa największego momentu obrotowego	$n_o, \text{obr/min}$	5800 ± 200
14	Jednostkowe zużycie paliwa po docieraniu fabrycznym	$g_e, \text{g/(kW} \cdot \text{h)}$ $[\text{g/(KM} \cdot \text{h)}]$	486 (350)
15	Jednostkowe zużycie paliwa po 25 h docierania	$g_{e25}, \text{g/(kW} \cdot \text{h)}$ $[\text{g/(KM} \cdot \text{h)}]$	445 (320)
16	Liczba biegów	i	4
17	Przełożenie skrzyni przekładniowej	$i \text{ I}$	3,24
		$i \text{ II}$	218
		$i \text{ III}$	1,49
		$i \text{ IV}$	1,00
18	Przełożenie silnik skrzynia przekładniowa	i_n	2,33
19	Typ gaźnika	-	GM26U3
20	Główna dysza paliwa	$D_p, \text{mm/100}$	100
21	Wyprzedzenie zapłonu GMP	h_{wz}, mm	4 $\pm 0,1$
22	Typ prądnicy-iskrownika	-	32.06.8.000.2-4
23	Parametry prądnicy - napięcie i moc	V, W	Św.12V, Ład. 6V moc 50W
	- przerwa na stykach przerywacza	mm	0,2 $\pm$ 0,3
24	Świeca zapłonowa	mm	F 100
	- odstęp między elektrodami		0,4 $\pm$ 0,6
	- gwint		M14 $\times$ 1,25

cd. tablicy

Lp.	Wyszczególnienie danych	Symbol lub jednostka	Oznaczenie lub wartość licz- bowa
1	2	3	4
25	Temperatura pod świecą po docie- raniu fabrycznym	$t, ^\circ\text{C}$	120 ± 150
26	Temperatura pod świecą po docie- raniu przez 25 h	$t_{25}, ^\circ\text{C}$	170 ± 190
27	Rodzaj sprzęgła	-	cierne 4-tarczowe mokre
28	Rozruch	-	rozrusznik nożny
29	Chłodzenie	-	powietrzem

INFORMACJE DODATKOWE

1. Instytucja opracowująca normę - Wytwórnia Sprzętu
Komunikacyjnego PZL w Świdniku.

2. Normy związane

PN-66/C-96025 Przetwory naftowe. Paliwa silnikowe ben-
zynowe

PN-73/C-96085 Przetwory naftowe. Oleje silnikowe Lux

PN-70/C-96092 Przetwory naftowe. Olej silnikowy
Mixel S

PN-72/M-01501 Silniki spalinowe tłokowe. Wielkości
podstawowe, nazwy, określenia, oznaczenia i jed-
nostki

PN-73/N-03021 Statystyczna kontrola jakości. Kontrola
odbiorcza według oceny alternatywnej. Plany badania

PN-76/O-79252 Transportowe jednostki opakowaniowe.

Znaki i znakowanie. Wymagania podstawowe

PN-64/S-02050 Pojazdy samochodowe. Znakowanie silni-
ków i podwozi

PN-69/S-36020 Silniki spalinowe. Gaźniki. Wymagania
i badania

PN-69/S-73013 Motocykle, skutery i motorowery. Urzą-
dzenia świetlne. Rozmieszczenie, własności świetlne
i metody badań

PN-64/S-76035 Wyposażenie elektryczne pojazdów samo-
chodowych. Świece zapłonowe

BN-75/1354-06 Pojazdy jednośladowe. Silniki. Próby sta-
nowiskowe

BN-77/3601-01 Odchyłki warsztatowe wymiarów nietole-
rowanych dla wyrobów przemysłu motoryzacyjnego

BN-74/3602-01 Powłoki metalowe i konwersyjne na wy-
robach przemysłu motoryzacyjnego. Wymagania i ba-
dania

BN-74/3602-02 Powłoki lakierowe na wyrobach przemysłu
motoryzacyjnego. Wymagania i badania

3. Symbol wyrobu wg SWW - 0715-22.

4. Autor projektu normy - Mieczysław Barcicki WSK
w Świdniku.