

# MOJ HOFHERR SCHRANTZ JUNIOR 4 SYSTEM PORSCHE

Slavko Pislak, AMK Classic Slovenska Bistrica

Bilo je leto 2012, ko smo na delovni akciji v klubskih prostorih govorili, da nam manjka v zbirki starodobnikov še traktor. Član Oto se je ponudil, da nam odstopi svojega Porscheja, s katerim sam ni imel nekih namenov. Dejal je, da je kompletan, sicer ne vžge in je potreben čiščenja. Stekla je akcija, sposodil sem si tovornjakec, Oto je očistil traktor in novi eksponat je bil postavljen pred našo stalno razstavo. Poleg napisa znamke in podatkov o lastniku smo napisali, da je za prodajo. Seveda pa smo vsi vedeli, da je motor uničen in da ga ne bo junaka, ki bi se lotil popravila.

Proti koncu leta 2014 je nastala debata o ceni traktorja med kupci firbci. Lastnik Oto ga še ni dal za ponujeno ceno, ko sem ga ogovoril, da ga za tak denar tudi jaz vzamem. Zate velja ta cena, je bil odgovor. Nakup je bil brez dokumentov, naslednje leto sem uredil lastništvo in prometno dovoljenje. Izkazalo se je, da je to traktor Hofherr – Schrantz JUNIOR 4 system Porsche.

Ja, kar presenetilo me je, ko sem danes pogledal datum prve registracije - 11.2.2015. Kako čas hitro beži. Nekaj let sem ga pustil, kot da ni moj, sem pa na vsakem sejmu gledal, slikal in neuspešno iskal dele zanj in ideje glede obnove.

Po nekaj letih sem na srečanju kmetijske tehnike v Jablah med lastniki traktorjev srečal zbiralca traktorjev Janeza Veseliča. Potožil sem mu, kako ni delov za moj traktor, nakar mi je razložil, kako to ne more biti problem. Takoj mi je obljubil pomoč. Po nekaj mesecih sva naredila „defektažo“ in vitalne dele poslala na obnovo. Tlačilko goriva in šobo v Krapino, glavo pa v Zagreb. Rok za obnovo glave je bil pol leta.

Lani nam je korona kar spremenila način življenja, dela in potovanje, tako da smo doma postorili marsikatero delo. Prišel je čas za obnovo Juniorja. Društveni prevoznik Stanko Spolenak je traktor naložil in ga pripeljal na moje dvorišče. Začelo se je resno delo, nič več ni bilo izgovorov.



23.5.2012 PONOSEN LASTNIK



12.5.2020, PREMIK TRAKTORJA NA DOMAČE DVORIŠČE PO OSMIH LETIH

Pri meni se taki projekti delajo zunaj, samo ob lepem vremenu v naravi, brez hitenja in skrbi. Kaj zdaj, na motorju je potrebna totalna obnova! Zavore obrabljene do konca, polomljen levi reduktor, tesnila na vseh sklopih, zamenjava zračnic in pnevmatik, kompletne elektro napeljave, stikala, luči. V glavnem mehanska dela. O popravilu pločevin in barvanju še ne razmišljam. Tako se lotim razstavljanja in se temu tukaj ne bi preveč posvečal, bolj sestavljanju. Mogoče bo za koga dobrodošel kakšen nasvet.



TAKOJ PO RAZSTAVLJANJU MOTORJA SEM DAL NA BRUŠENJE GLAVNE GRED Z OJNICO.

Ležaji so bili dobavljivi iz Hrvatske kot polizdelek. Brusilec je pripasal mere z gredjo, ojnico in tudi z ohišji. Pri tako obrabljenih motorjih je potrebno upoštevati vsako obrabljenost. Vsekakor delo za strokovnjaka. Pri montaži se mora preveriti ohišje, blok motorja ali pravilno bi temu rekli karter. Z leti se izrazi spreminjajo, vsekakor pa karter ni oljno korito, kot mi uporabljamo ta izraz. Jaz sem iz srednje stare šole in takrat je bilo tako. No, pa nazaj k ohišju, preveriti vse oljne poti, čistoča, opilki, razpoke in zračnosti med gibljivimi deli. Tu in zdaj je potrebno biti dosleden. Ko na koncu ni dovolj oljnega pritiska, ne pomaga nova črpalka ali nastavitev ventila. Pri vgradnji glavnih ležajev je pomembno varovanje proti obračanju in s tem zapiranjem poti mazanja. Ko preverimo vse mere, kot jih je določil brusilec po svojih normativih, se lotimo izračuna aksialne zračnosti glavne gredi. Z malo iznajdljivosti se da ugotoviti koliko podložiti ali odvzeti do prave mere.



NA KONCU Z MERILNO URO PREVERIMO PREMIKANJE GREDI.

Sedaj nam ostane montaža odmične gredi z odmikači in pogonom D tlačilke, gonilnega zobnika, postavljanje v fazo, ali pravilno časovna nastavitve odpiranja ventilov ter vbrizga goriva. Montaža po oznakah je na videz zelo enostavna, toda vedno ni tako. V mojem primeru je bil zobnik menjan in brez oznak. Smo pri črpalci olja in sesalni cevi s sitom. To sito je edino, kar je od čiščenja olja, zato je potrebno toliko več pozornosti pri čistoči in kasneje pri menjavi olja. Tu je prisotno odlaganje smeti in drugih usedlin na dno motorja.



PRI MENJAVI OLJA SE DEMONTIRA STRANSKI POKROV, SITO SE IZVLEČE IN OPERE.

Očistijo se tudi nabrane usedline. To je edini način čiščenja, toda najde se pa po več centimetrov debela obloga. Temu se reče splošna tehnična kultura našega človeka - »če se ne ustavi, je sigurno v redu«. Skozi to odprtino se montira ležaj ojnice in uteži. Uteži ne menjati, naj pridejo na svoje mesto in pravilno jih je treba zategniti. Za vsako napako pridejo pogledat ven in to skozi zlomljeno ohišje. Ojnični ležaj očiščen, podmazan in ko je pravilno zategnjen, dobi pravo okroglo mero, aksialna zračnost je obvezna. Oljna črpalka se ob montaži nalije z oljem, preveri se vlek olja, varnostni ventil oljnega pritiska se očisti in pregleda. S tem smo končali z glavno gredjo in ležaji, vse mora imeti zračnost in se vrteti brez vsakih zatikanj.

Posebni izziv pri tem motorju je regulator obratov. Montiran na zobnik diname in deluje preko vzmeti na črpalko goriva. Torej ročica za plin teži k večjim obratom, utež pa skrbi za končne obrate in zmanjšuje gorivo. Vse skupaj je zanimivo montirano, pol diname je v motorju, drugi del zunaj in nosi ventilator. Skrbi z jermeni ni.

Pri nabavi delov sem se odločil za rabljen cylinder in nov bat. Tu je pomembno razumeti zračnosti in globino obrabe. Enako je pri batnih obročkih potrebno preveriti zračnost pri najbolj in najmanj obrabljenem delu puše. Če je razlika prevelika, pač žal to ne gre. Tukaj bi še omenil pri vgradnji bata, da se mora premikati na sorniku brez vsakega zatikanja, spet obvezna aksialna zračnost. Puša ima izreze za gibanje ojnice, bat po vdolbine za ventile, kar pomeni pravilno postavitve pri montaži. V primeru vgradnje rabljenega bata in novih obročkov je nujno potrebno očistiti bat pod obročki.

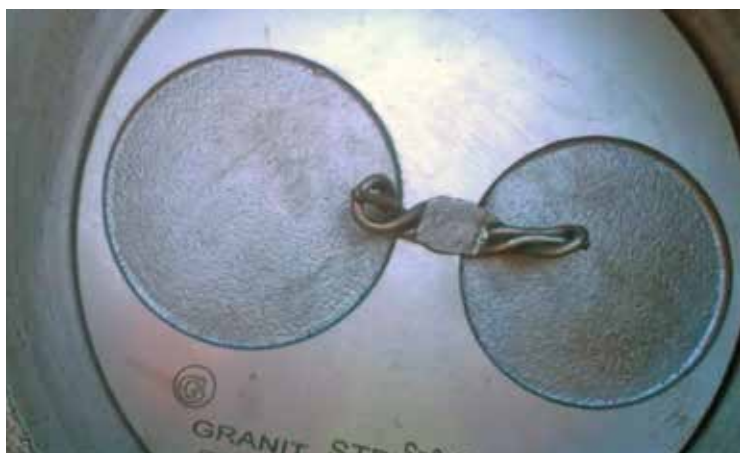


ZA TO OBSTAJA POSEBNO ORODJE.



MALO POBRUŠEN (HONAN) RABLJEN CILINDER NE ŠKODI, RAZE ZA OLJE SO DOBRODOŠLE.

Zračno hlajena puša, cylinder se podlaga z desetinskimi podložkami in s tem spreminja kompresijsko razmerje.



MERITEV SE NAREDI Z ŽICO ZA SPAJKANJE, S STISKOM MED BATOM IN GLAVO DOBIMO TOČNO MERO.

Ko imamo rešeno mero kompresijskega razmerja, lahko vgradimo glavo, katero smo pripravili s pobrušenimi ventili, pregledane vzmeti, varovalke v krožnikih, gumi tesnila pod ohišjem nihalk, počiščeni navoji vijakov, da potem ni presenečenj. Brušena tesnilna površina glave na cylinder je pogoj za tesnjenje kompresije. O nastavitvi ventilov vemo vse, ampak obvezno je ponoviti po nekaj urah delovanja.



STROKOVNO OBNOVLJENA GLAVA MOTORJA

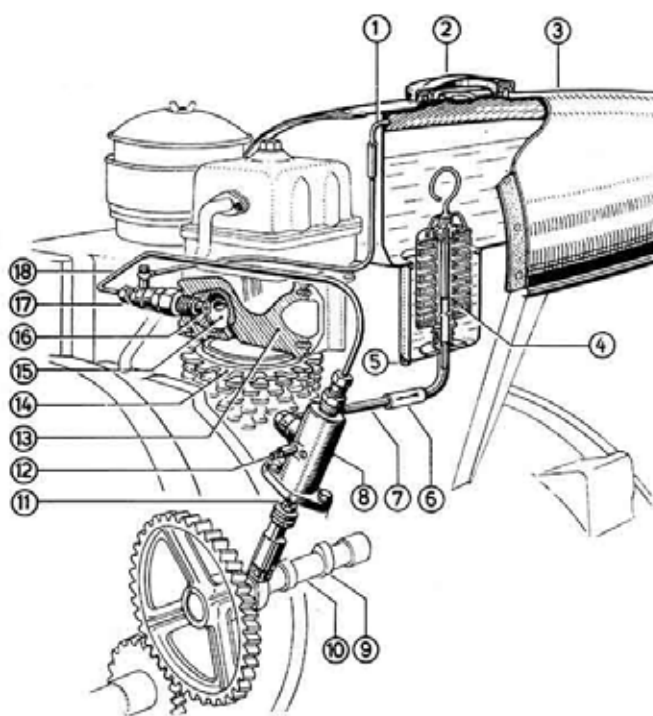
Diesel motor pri Juniorju je zračno hlajeni eno valjni, z vbrizgom goriva v predkomoro, za kar je potrebna žarilna sveča za zagon. Predgretje v obdobju tega modela je trajalo minuto ali dve in z veliko porabo. Današnja tehnologija je to zmanjšala na tri do osem sekund. Kako se odločiti pri izbiri žarilne sveče med originalno in bolj uporabno, je stvar posameznika. »Jaz sem za originalno, ki takoj vžge«. Nastavitev časa vbrizga goriva je eno od pomembnejših del. Za amaterja skoraj ni izvedljiva, tudi bencinski mehanik tega ne obvlada. Oznake na vztrajniku pomenijo: OT zgornja mrtva točka in FB pred vbrizg. Nastavitev se dela pri prostem pretoku goriva skozi črpalko, ob polnem plinu. Trenutek zapiranja goriva je čas vbrizga. Za vsako spremembo se črpalka demontira in ponovi postopek. Poznamo tudi stroboskop kontrolno lučko za diesel motorje. Super pripomoček.

ČRPALKA GORIVA, SPODAJ ROČICA ZA ROČNI VBRIZG



Hlajenje motorja s prisilnim zrakom izgleda najenostavnejši način. Ni vedno tako. Na tem motorju je ventilator vgrajen s pogonsko vzmelj, ki ga ščiti pred udarci motorja. Ob armaturni plošči ima voznik ročico za nastavitev hlajenja. Pri hladnem vremenu lahko pripre pretok zraka. V pomoč mu je originalno vgrajen termometer. Ročno upravljanje in po pameti, ne pozabit zaprto. Vse pločevine za usmerjanje zraka imajo svoj pomen pri hlajenju, posebej je za paziti na seno in slamo, ki lahko prekrije hladilna rebra na cilindru in glavi. Pri montaži vztrajnika je pomembno zagotoviti dober spoj, tu se prenašajo največje sile, sklopka se pravilno nastavi in motor je pripravljen.

Ob prvem zagonu je dobro ročno zavrteti, tako da olje pride do stikala za olje. Ne škodi, če steče kaj ven z morebitno umazanijo. Montiramo stikalo in preverimo kontrolno lučko. Gorivo, odzračimo na črpalki, ročno načrpamo gorivo skozi šobo v izgorevalni prostor, ogrejemo in zagon. Tako pripravljen motor vžge takoj. Preverimo kontrolo pritiska olja, če kje kaj ropota, teče olje in podobno. Po minuti delovanja ugasnemo, motor se mora ustaviti tako, da se malo vrne nazaj in ne trdo. Sedaj pride kontrola delovanja diname, sklopke in tako naprej. Z malo truda je uspeh zagotovljen.



OB TEM DELU NE ŠKODI LITERATURA ...



IN DOBRO ORODJE



PRI PRVI MONTAŽI TUDI »VASERVAGA« PRAV PRIDE.

Tako smo z motorjem končali in običajno je vse drugo končano. Zavore, reduktorji, menjalnik, hidravlika, kolesa, volan. Vsako posebej je zahtevalo svoj čas. Smo pred novim izzivom, splošni izgled, linije in okraski. Se zgodi, da slaba okrasna letev, nepravilni znak, postrani blatnik izniči končni izgled. Za kleparje je danes samoumevno, kako mora

izgledati avto, za traktor je dobro malo manj. Pa ni res, na srečanjih ljubiteljev kmetijske tehnike si lahko ogledamo izredno skrbno urejene primerke. Moja izkušnja je taka, kleparsko urediti in sestaviti nepobarvano, preveriti ravnine in linije. Noben del ne sme viseti ali štrleti. Vsak trud je poplačan.

ŠE PREDPISANO OPREMO IN NA REGISTRACIJO.

