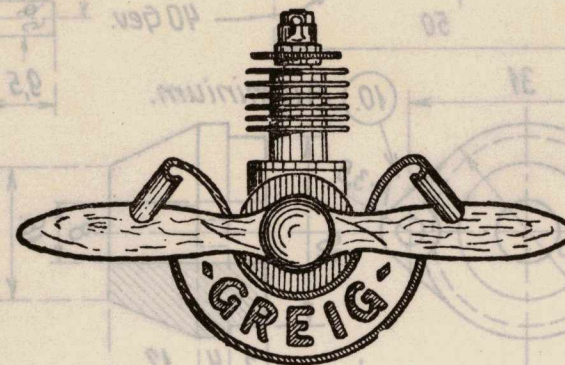


Indsend 25 Øre i Frimærker til
Greig, Riisingsvej 30, Odense,
og de vil omgaaende modtage
det nye store Hobbykatalog



1/6 HK

DIESEL MOTOR

Eneret: GREIGS FORLAG, Riisingsvej, Odense

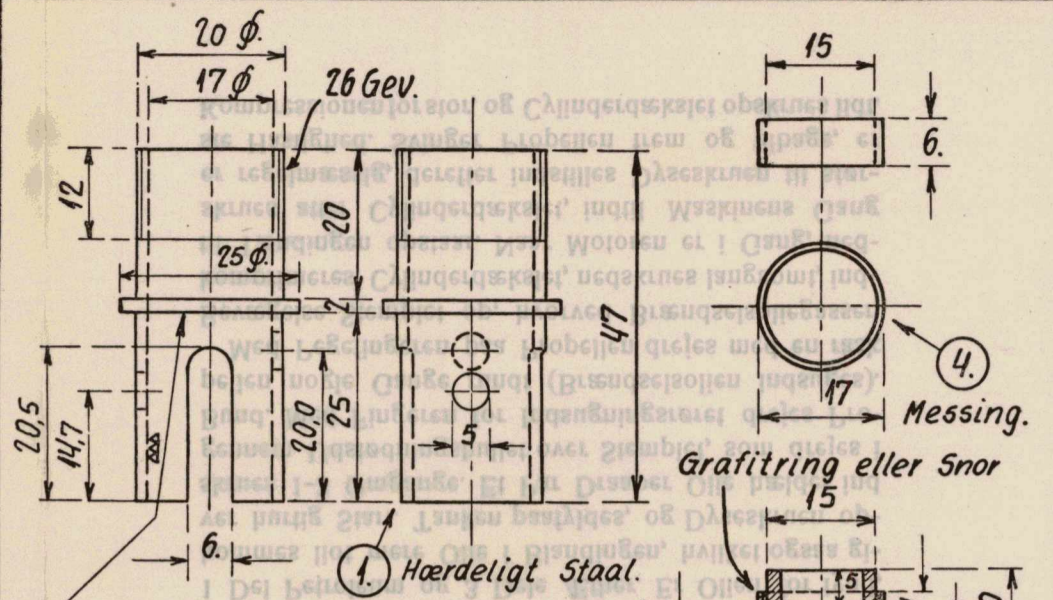
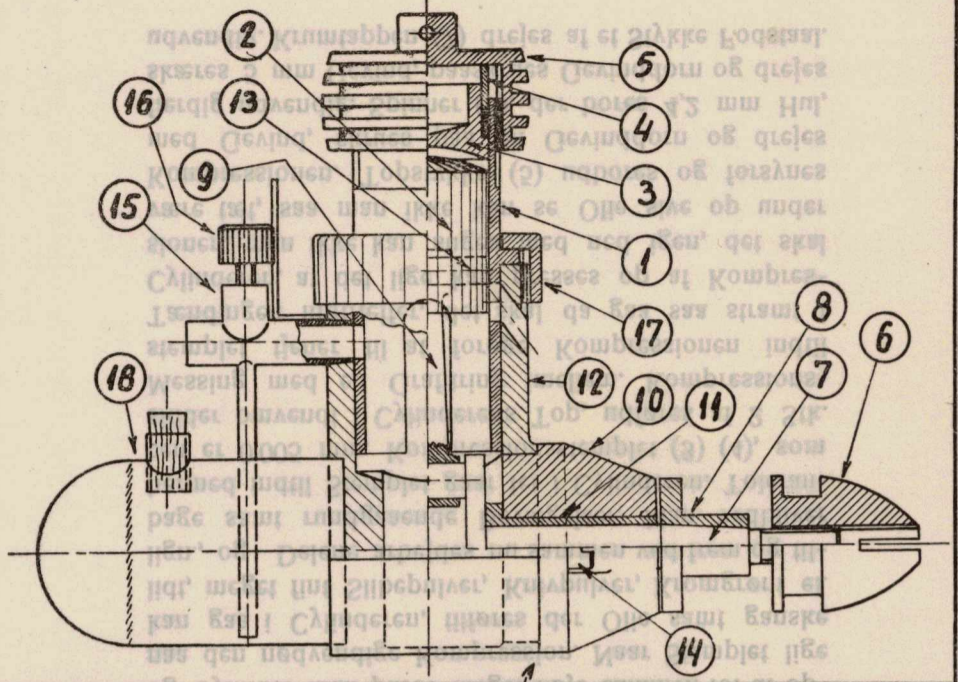
Konstruktionsbeskrivelse (Greig Diesel G 2)

Cylinderen (1) drejes af dertil egnet hærde Staal og forsynes med Gevind til at paaskrue Topstykket. Der beregnes et Tillæg paa 0,2 mm som slibes bort efter Hærdningen. Cylinderen maa femstilles med største Nøjagtighed, om Resultatet skal blive godt. Hullerne for Gassens Til- og Afgang, samt de 2 Udskræinger, maa passe nøje i Højdemaal. Ved Slibningen maa man passe paa ikke at spænde Cylinderen trekantet i Centrerepatronen. Den kan skrues i et Gevindhul. Cylinderen kan ogsaa laves af et godt Støbejern, det er lettere, men giver dog ikke samme Resultat. Stempel (2) og Cylinder maa passe meget nøje sammen for at opnaa den nødvendige Kompression. Naar Stemplet lige kan gaa i Cylinderen, tilføres der Olie samt ganske lidt, meget fint Slibepulver, Knivpulver, Kromgrønt el. lign., og Delene arbejdes nu sammen ved frem og tilbage samt rundgaaende Bevægelser. Man vedbliver hermed indtil Stemplet gaar let i Cylinderen. Tolerancen er 0,005 mm, Kompressionsstemplet (3) (4), som sidder omvendt i Cylinderens Top, udføres af 2 Stk. Messing med en Grafitring imellem. Kompressionsstemplet tjener til at forøge Kompressionen indtil Tændingen indtræffer, det skal da gaa saa stramt i Cylinderen, at det lige kan presses op af Kompressionen, men ikke kan suges med ned igen, det skal være tæt, saa man ikke kan se Olie sive op under Kompressionen. Topstykke (5) udbores og forsynes med Gevind, skrues paa en Gevinddorn og drejes færdig udvendig. Spinner (6), der bores 4,2 mm Hul, skæres 5 mm Gevind, paaskrues Gevinddorn og drejes udvendig. Krumtappen (7) drejes af et Stykke Fodstaal.

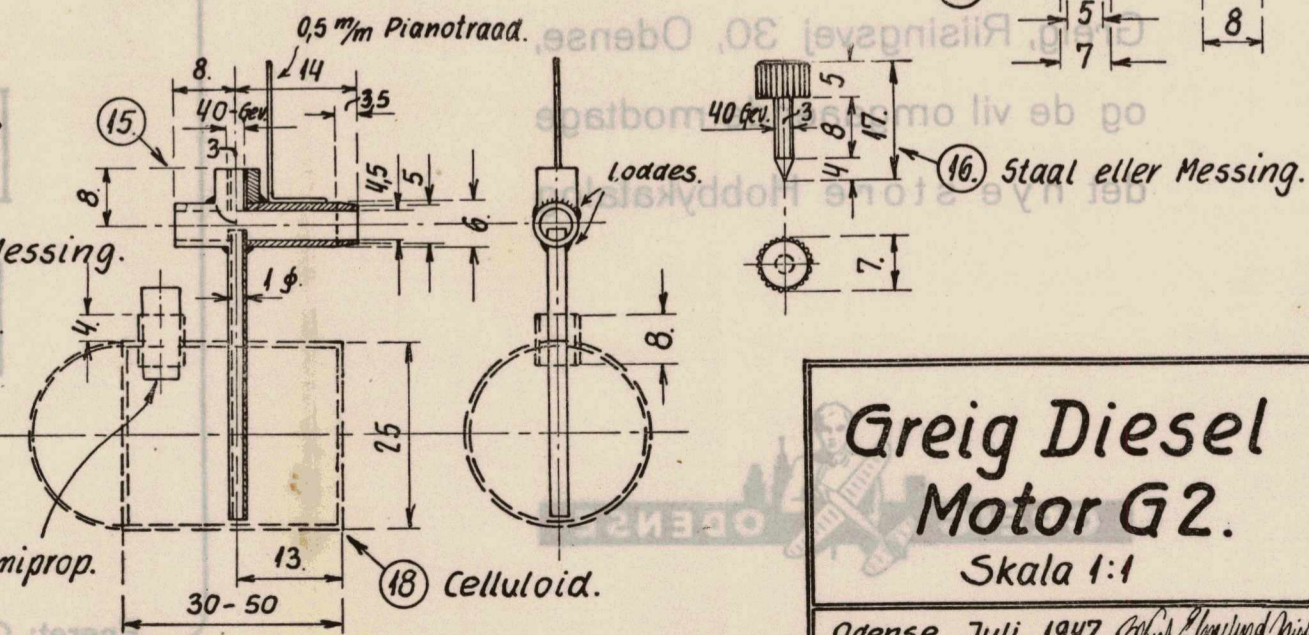
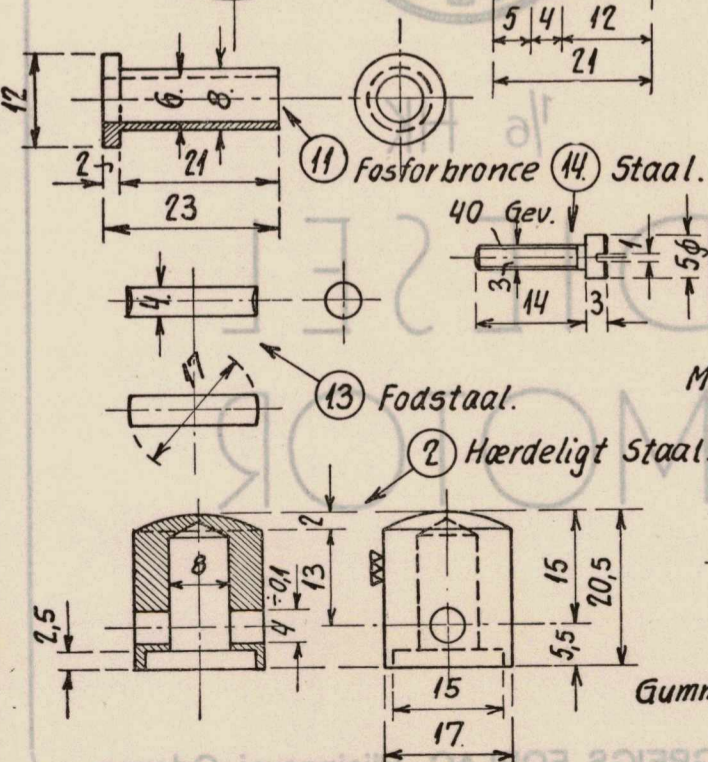
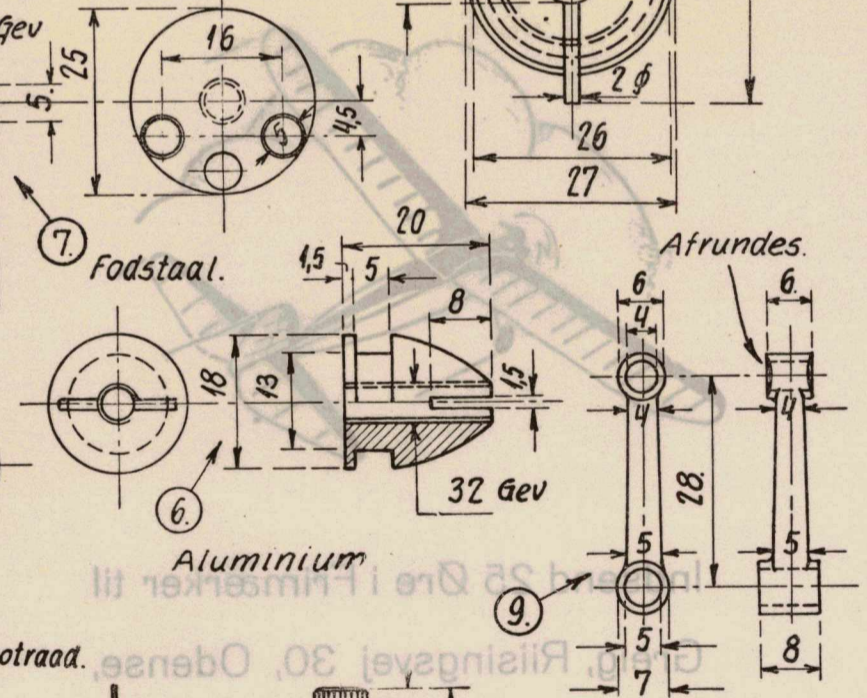
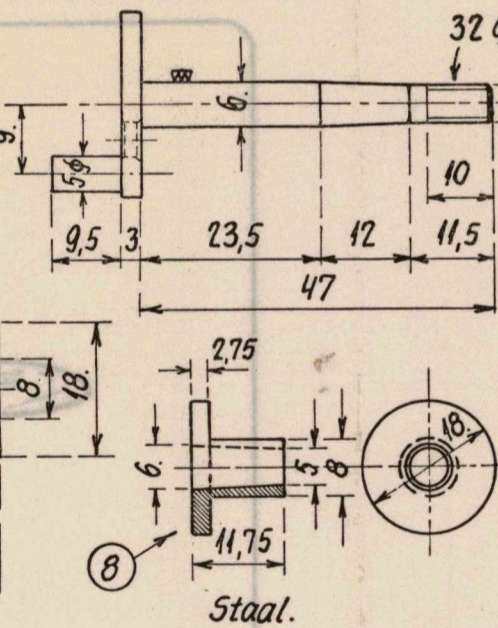
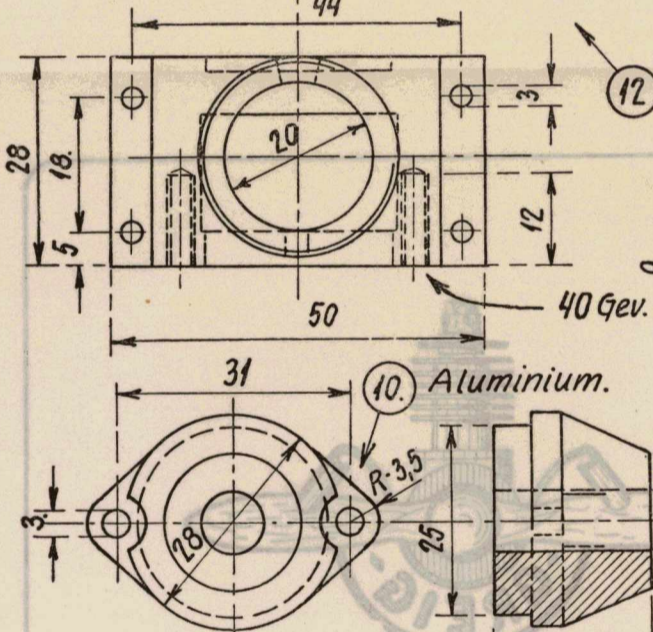
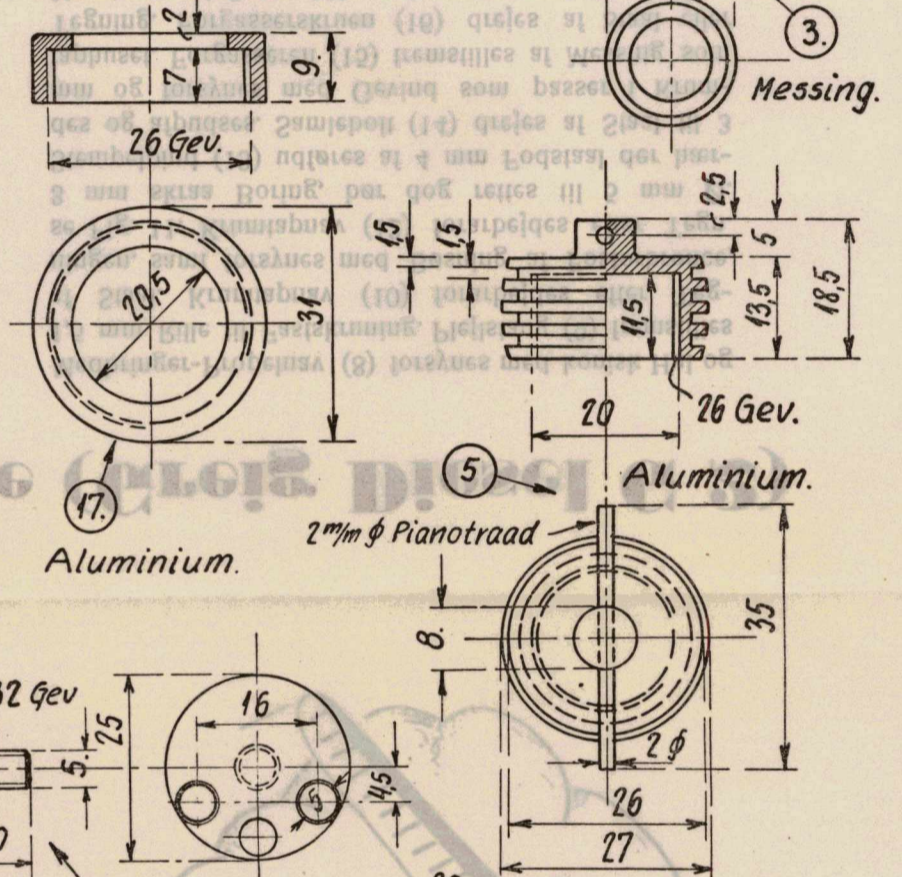
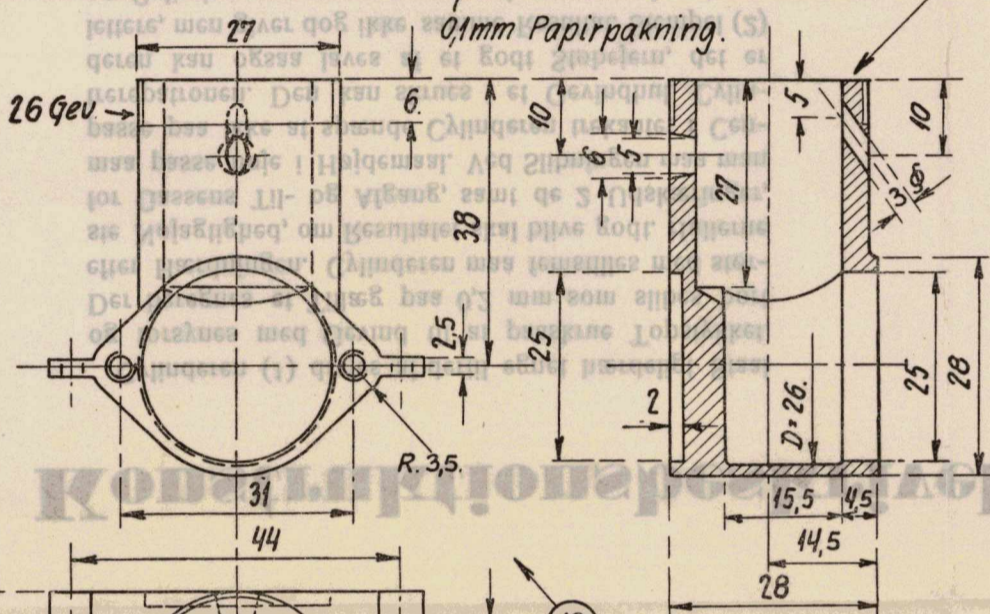
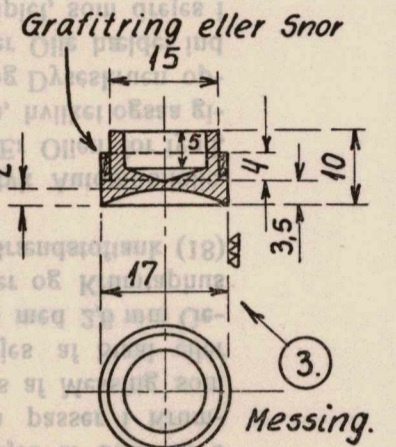
Medbringer-Propelnav (8) forsynes med konisk Hul og 1,5 mm Rille til Fastskruning. Plejlstang (9) fremstilles af Staal. Krumtapnav (10) forarbejdes efter Tegningen, samt forsynes med Bøsning af Fosforbronce, se Fig. 11. Krumtapnav (12) forarbejdes efter Tegn. 3 mm skraa Boring, bør dog rettes til 5 mm Ø. Stempelpind (13) udføres af 4 mm Fodstaal der hærdes og afpudses. Samlebolt (14) drejes af Staal til 3 mm og forsynes med Gevind som passer i Krumtaphuset. Forgasseren (15) fremstilles af Messing som Tegning. Forgasserskruen (16) drejes af Staal eller Messing med Spids 30° og forsynes med 2,6 mm Gevind. Spændestykke (17) for Cylinder og Krumtaphus udbores og forsynes med Gevind, Brændstoftank (18) fremstilles af Celluloid.

Brændselsolien bestaar af 1 Del tyk Automobilolie, 1 Del Petroleum og 3 Dele Æther. Er Olien for tynd, kommes lidt mere Olie i Blandingen, hvilket ogsaa giver hurtig Start. Tanken paafyldes, og Dyseskruen opskrues 1-3 Omgange. Et Par Draaber Olie hældes ind gennem Udstødningshullet over Stemplet, som drejes i Bund. Med Fingeren for Indsugningsrøret drejes Propellen nogle Gange rundt (Brændselsolien indsuges).

Med Pegefingeren paa Propellen drejes med en rask Bevægelse Stemplet op, hvorved Brændselsoliegassen komprimeres. Cylinderdækslet, nedskrues langsomt, indtil Tændingen opstaar. Naar Motoren er i Gang, nedskrues atter Cylinderdækslet, indtil Maskinens Gang er regelmæssig, derefter indstilles Dyseskruen til største Hastighed. Svinger Propellen frem og tilbage, er Kompressionen for stor, og Cylinderdækslet opskrues lidt.



For at opnaa Tætning mellem Cylinderflange og Krumtaphus stryges ved Montering disse 2 Sider med Shellak.



Greig Diesel Motor G2.
Skala 1:1
Odense Juli 1947