

Fig. 138. Enkeltvirkende Stork-motor.

Stork enkeltvirkende 2-takt motorer (1954).

Dette er en krysshodemotor med korte stempler. Den har *langs- spyling* med spyleporter i sylindreforingen og 4 *utstøtsventiler* i lokket.

Motorene blir bygd med og uten supercharging.

Figuren viser snitt gjennom en motor av denne typen med supercharging.

Syl. diam. = 750 mm, slaglengde 1.500 mm.

Normal ytelse for en 8-sylindret motor er 8.200 ahk. ved 115 omdr./min. Det

svarer til et midlere *eff.* trykk ca. 6 kg/cm².

Bunnrammen er bygd opp av sveiste stålplater med støpeståls partier for rammelagrene. På rammene er reist *sveiste* stativer med stålstag som har muttere under partiet for rammelagre og muttere på toppen av sylindertpartiene. Disse er støpt i ett for 2 sylindre, og de enkelte partier er boltet sammen så de danner en stiv bjelke. Støpt i ett med sylindertpartiet er det en horisontal skilleplate med tetningsboks om stempelstangen.

Sylindreforingene er krom-herdet. Sylindrelokket har 4 utstøtsventiler.

Hvert *par* av disse (fig. 140) blir åpnet med et tverrstykke som er festet på en styrestang som går i en styrehylse festet i en plate på toppen av

sylinderlokket. Foruten den vanlige ventilfjær for hver ventil er det en fjær ved styringen. Ventilarmen (med kuleforbindelse til tverrstykket) vipper om tappen i en brakett på toppen av lokket. På den ytre enden av hver ventilarm er festet en trykkstang med kamrull nederst. For hvert ventilpar er det en kam for forover og en for akterover. Under omstyring blir kamakselen forskjøvet i sin lengderetning, mens kamrullene blir trukket ut med en liten veiv som blir dreidd en omdreining.

Stempel er vist ved fig. 139. Selve stempelet (molybdenstål) og et kort skjørt er festet til toppflensen på stempelstangen med lange bolter. Smøreolje for stempelkjøling og for smøring av kryss- og veivlagre blir tilført gjennom hul svingarm og stang opp til en bolt på krysshodet. Den største delen av oljen går gjennom et bend under mutteren på stempelstangen, opp gjennom et rør i boringen i stangen, opp under stempeltoppen, ned gjennom boringen og ut i et rør over krysshodet og derfra ned i et rør med termometer og synbart utløp. (Se nederst til høyre på fig. 138). En del av oljen i tilløpsboksen på krysshodet går gjennom boring i veivstaken ned til veivlageret, mens en del går til en høytrykks smørepumpe for krysslageret. Dette er en plungerpumpe som blir

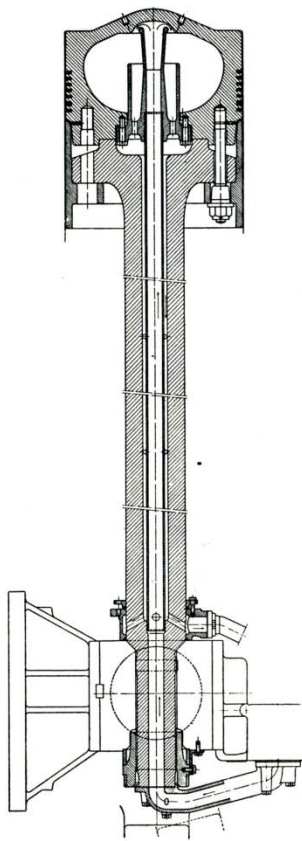


Fig. 139.

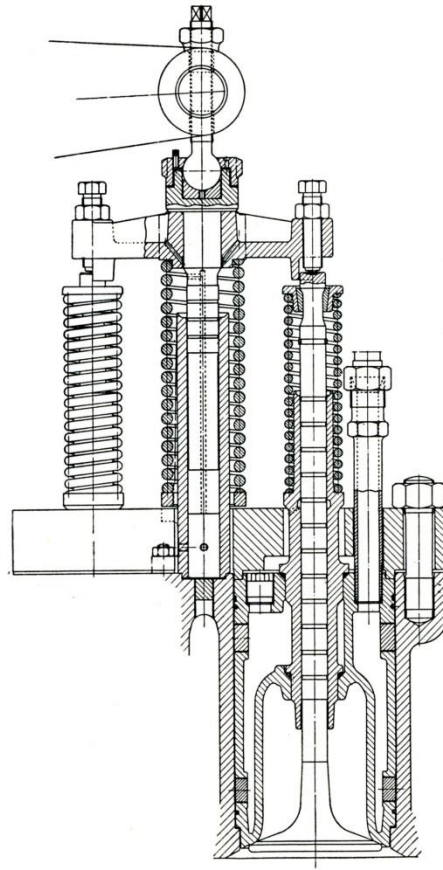


Fig. 140.

drevet ved den svingende bevegelse av veivstaken. Veivakselen er av den helbygde typen og har ingen borer for smøreolje. Veivene for to sylindre ved siden av hverandre (syl. 1 og 2 osv.) er stilt i 180° til hverandre av hensyn til det systemet for supercharging som er valgt,

puls-systemet.

Det er en avgassturbin med blåser for to sylindre ved siden av hverandre (dvs. 4 sett for 8-sylindret motor) og turbinene er plassert rett ut for vedkommende utstøtsventiler. For å få utstøts-puffene jevnt fordelt, og for at puffet fra en sylinder ikke skal virke uheldig på spylingen i den sammenhørende sylinder, er veivene stilt i 180° til hverandre. Utstøtsventilene blir åpnet ca. 85° før og stengt 55° etter bunn dødsenter, mens spyleportene blir åpnet 50° før og stengt 50° etter d.s.

Ved normal ytelse stiger trykket foran avgassturbinen steilt opp til ca. 1,3 at. overtrykk, men faller like steilt slik at trykket før turbinen da blir noe lavere enn trykket i spyleluftkassen. Mellom blåser og spyleluftkasse er det en luftkjøler.

Under prøver i verkstedet var brennstoff-forbruket ca. 146 g/ahk.h. ved normal ytelse.