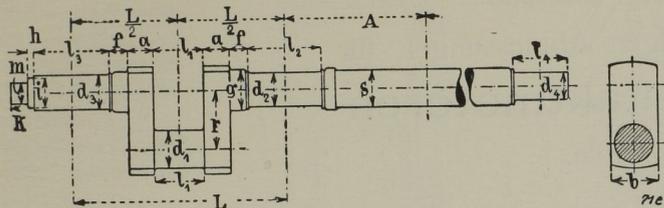


283. Tab. Abmessungen für die Kurbelwelle

(Viertakt-Rohölmotoren; Text hierzu in 22.)



PS	$r = \frac{H}{2}$	$\frac{L}{2}$	$d_1$	$l_1$	$d_2$	$l_2$	$d_3$	$l_3$	$d_4$	$l_4$	$s$	$a$	$b$	$f$
4—6	150	170	70	70	70	140	70	140	—	—	—	45	80	20
8	170	205	80	80	80	140	80	140	—	—	—	50	90	45
10	170		90	90	90	180	90	180	—	—	—	55	100	15
12	180		95	90	95	180	95	180	70	125	110	60	120	10
16	200	260	110	110	105	200	105	200	90	160	115	70	130	35
20	225		120	110	110	200	110	200	90	170	120	80	140	25
25	250	320	140	130	125	260	125	260	110	195	130	90	160	35
30	250		150	130	135	260	135	260	110	220	140	95	180	30
40	275	395	170	140	150	300	150	300	140	260	160	110	200	65
50	300		190	160	175	350	175	350	140	295	180	130	240	10

Die Maße  $h, i, m$  werden beim Aufzeichnen der Steueräder ermittelt.

Wellenlänge nach Tab. 270.

284. Schmierung des Kurbelzapfens.

Vgl. 165 ff.

Schmierung. Bei langen und stark belasteten Zapfen hat sich eine Nut auf dem äusseren Zapfenscheitel gut bewährt und wird jetzt sehr viel angewandt (Fig. 2), bei langen Zapfen sind zwei Bohrungen zu empfehlen (Fig. 3). Wie der Querschnitt der Zapfennut zweckmässig ausgeführt wird, zeigt Fig. 4. Das Schmieröl liegt auf der scharf eingesetzten Karte  $e$  und wird bei der Drehbewegung zwischen die sanft auslaufende Kante  $f$  gedrängt. Diese Ausführung ist jedoch teuer, man begnügt sich deshalb meist mit der gleichmäßigen Form nach Fig. 5.

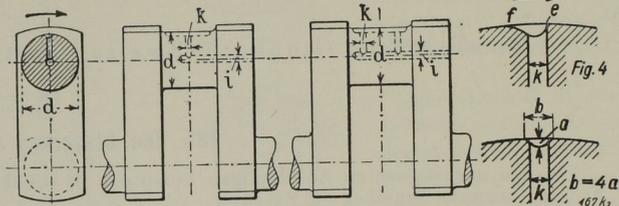


Fig. 2.

Fig. 3.

Fig. 5.

Zapfendurchmesser $d$	70 bis 100	125 bis 150	160 bis 200 mm
Bohrung . . . . .	$i = 8$	10	12
" . . . . .	$k = 6$	8	10
Breite . . . . .	$b = 9$	12	20