

Das Kurbelgehäuse des GXR-28-Motors im Überblick

Als zentrales Bauteil des Kyosho GXR-28-Aggregats nimmt das Kurbelgehäuse alle beweglichen Teile des Motors auf und schützt sie vor Verschmutzung. Zusätzlich dient es der Fixierung von Vergasereinheit, Zylinderkopf, Resonanzrohr und Seilzugstarter.

Mit dem Kurbelgehäuse verfügen Sie jetzt über das erste Bauteil Ihres GXR-28-Motors. Es besteht aus einer Aluminiumlegierung und weist an seiner Außenseite zahlreiche Bohrungen und Ansätze auf, die der Fixierung von Anbauteilen und der Montage des Aggregats auf dem Chassis des DTM-Racers dienen.

Äußerlich gliedert sich das Gehäuse in zwei Bereiche: Den oberen Teil des Bauteils bildet der Zylinderansatz, darunter befindet sich ein in Längsrichtung angeordneter zylinderförmiger Bereich.

Der Zylinderansatz

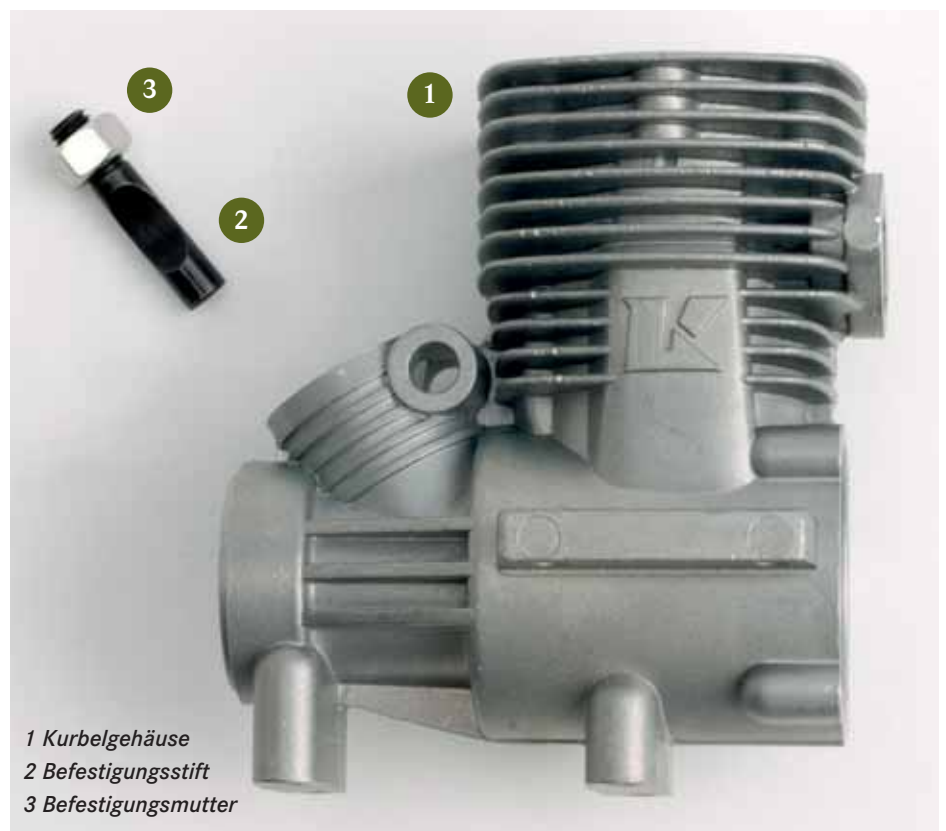
Der Zylinderansatz nimmt den Kolben und die Zylinderlaufbuchse auf. Betrachtet man den Ansatz von oben, so entdeckt man eine zentrale Bohrung, um die sechs Gewindebohrungen angeordnet sind. In ihnen werden jene sechs Schrauben fixiert, die den Zylinderkopf mit dem Gehäuse verbinden. Eine 1 mm breite Ansenkung, an deren hinterem Ende ein kleiner Stift hervorsteht, umschließt die Bohrung. Er erleichtert es

Ihnen, die Laufbuchse korrekt auszurichten, wenn Sie diese einsetzen.

Ein rautenförmiger Stutzen am hinteren Ende des Ansatzes weist zwei weitere Bohrungen auf. Dort wird der Krümmer (Bestandteil von Ausgabe 76) mit dem Gehäuse verbunden. Er leitet die Abgase, die während des Verbrennungs-

vorgangs im Brennraum des Zylinders entstehen, aus dem Motor ab.

Kühlrippen an der Außenseite des Zylinders vergrößern dessen Oberfläche erheblich. Die Wärme, die während des Verbrennungsvorgangs im Innern des Kurbelgehäuses entsteht, kann so besser abgeleitet werden. Dies trägt dazu



bei, das Aggregat effektiv vor Überhitzung zu schützen.

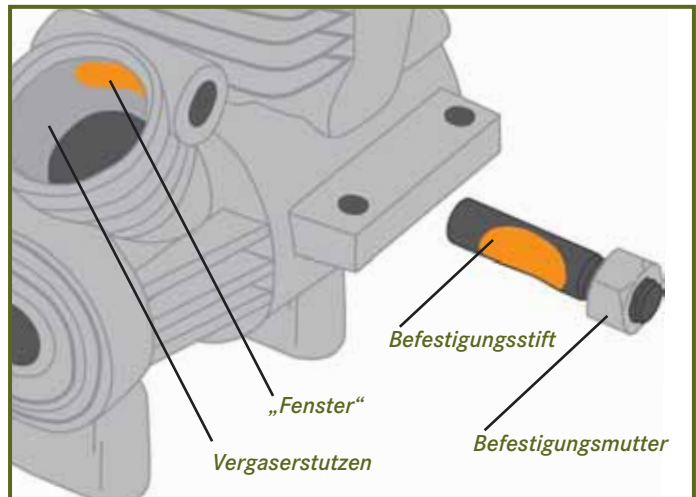
Das „Untergestell“

Der dem Zylinderansatz in Längsrichtung angeordnete zylindrische Bereich bildet das Gehäuse für die Kurbelwelle. An seinem vorderen Ende weist er eine kleine, am hinteren eine große Bohrung auf. Blickt man durch die hintere Öffnung in das Gehäuse, so entdeckt man darin zwei hintereinander angeordnete Kugellager unterschiedlichen Durchmessers – ein größeres im Zentrum und ein kleineres in der vorderen Öffnung. Diese Lager halten die Kurbelwelle (Bestandteil von Ausgabe 64) in ihrer Position und ermöglichen ihr eine reibungsarme Drehbewegung. Das vordere Lager ist zudem an seiner Vorderseite abgedichtet, damit an dieser Stelle kein Kraftstoffgemisch aus dem Inneren des Kurbelgehäuses entweichen kann.

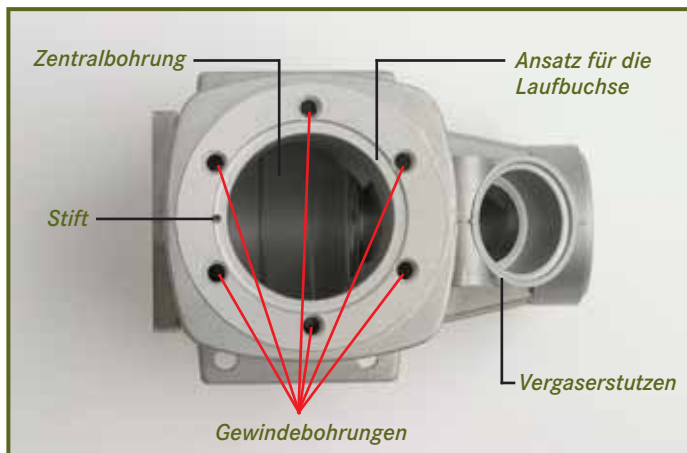
Der vordere Bereich des Kurbelgehäuses weist an seiner Oberseite einen

Rechts: Die Rundung der orangefarbenen gekennzeichneten Ausfräsung im Stift entspricht der im Stutzen. Mit der Mutter wird der Vergaser im Kurbelgehäuse fixiert.

Unten: Die Rückseite des Kurbelgehäuses. Oben befindet sich die Öffnung für den Krümmer, darunter das offene Gehäuse der Kurbelwelle mit den beiden Kugellagern.



schräg angeordneten Stutzen auf. Dieser nimmt den unteren Ansatz des Vergasers auf. Am hinteren Ende des Vergaserstutzens befindet sich eine horizontal angeordnete Bohrung für den Befestigungsstift. Bei ihm handelt es sich um einen Spannbolzen, der den Vergaser am Kurbelgehäuse fixiert. Blickt man schräg von vorn in den Vergaserstutzen, entdeckt man im hinteren Bereich eine ovale Öffnung. Durch sie erhält der Befestigungsbolzen Kontakt zum unteren Ansatz des Vergasers und drückt – entsprechend gedreht – diesen an das Gehäuse des GXR-28-Motors.



Links: Die Oberseite des Zylinderansatzes mit ihrer Zentralbohrung, dem Ansatz für die Laufbuchse und sechs Gewindebohrungen; rechts davon ist der Vergaserstutzen zu sehen.

Rechts: In der vorderen Öffnung der Kurbelgehäuses sitzt ein Kugellager. Es ist nach vorne hin abgedichtet, damit aus dem Motor kein Kraftstoffgemisch entweichen kann.

