

OGÓLNE WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE PRZYGOTOWANIA
samochodu POLONEZ 2000 grupa II do imprez
sportowych

Wykonał:

Ośrodek Sportu Samochodowego
Fabryki Samochodów Osobowych

I. NADWOZIE

- 1.nadwozie samochodu Polonez
- 2.podłużnice przednie - zamknięcie profili przez nałożenie nakładek wzmacniających /rysunki I i II/.
- 3.wzmocnienie poprzeczne szkieletu przodu /rysunek III/.
- 4.wzmocnienie podłużnic tylnych spawem ciągłym w miejscu zgrzewu punktowego.
- 5.wzmocnienie górnych osadzeń amortyzatorów przednich i tylnych przez obspawanie kopuł oraz zastosowanie rozwiązania ZDSSiBW /rysunki IV i V/.
- 6.wszystkie spawy punktowe w węzłach nośnych nadwozia zastąpione spawem ciągłym.
- 7.wzmocnienie mocowań drążków reakcyjnych do nadwozia przez obspawanie spawem ciągłym.
- 8.wachacze zawieszenia przedniego - dolny i górny - P.Fiat 125P nitowane mocowanie sworzni do wachaczy zastąpione śrubami o wysokiej wytrzymałości -"100".
- 9.szyby tylne oraz w tylnych drzwiach z tworzywa /plexi/.
- 10.wsporniki wieszaków resorów obniżone o 60mm.
- 11.obspawanie blaszanej nakładki mocowania resorów do tylnego mostu.
- 12.wzmocnienie wsporników zawieszenia silnika przez obspawanie nakładek.

II. SILNIK

- 1.spolerowanie kanałów ssących i wydechowych w głowicy silnika /o,32 Re-PN-73/N-04251/
- 2.spolerowanie kanałów w kolektorze dolotowym silnika.
- 3.spasowanie kolektora ssącego z kanałami ssącymi głowicy.
- 4.spolerowanie korbowodów do różnicy w ciężarze nie przekraczającej 1,5g.
- 5.skontrolowanie komór spalania, załamanie ostrych krawędzi oraz sprawdzenie czy pojemności nie różnią się między sobą o więcej niż $0,5 \text{ cm}^3$.
- 6.docieranie powierzchni głowicy i bloku na płycie.
- 7.olej silnikowy Castrol GTX
- 8.spasowanie kanałów kolektora wydechowego z kanałami głowicy.
- 9.filtr powietrza seryjny z poobcinanymi rurami ssącymi oraz wyeliminowaną otuliną.
- 10.dwie cewki zapłonowe.

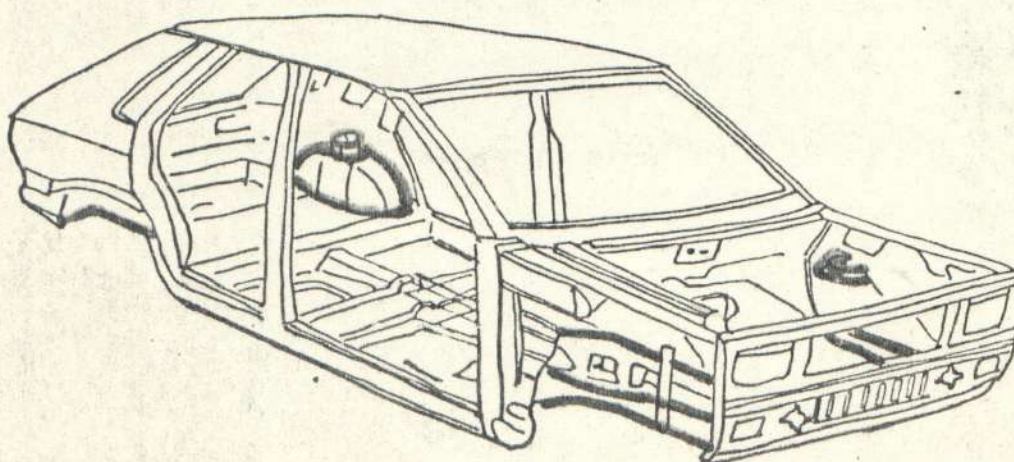
11. pompa paliwowa mechaniczna z włączoną w układ pompę elektryczną na wypadek awarii.
12. gaźnik - wszystkie dane regulacyjne dobierać według instrukcji fabrycznej

Powyższe zmiany nie obniżają trwałości silnika w warunkach wyczynowych.

Obniżanie bloku silnika oraz głowicy mające na celu podniesienie stopnia sprężania, a tym samym zwiększenie mocy silnika pociąga za sobą zmiany w układzie przeniesienia napędu tzn. zmiana sprzęgła, skrzyni biegów, wału napędowego oraz układu hamulcowego.

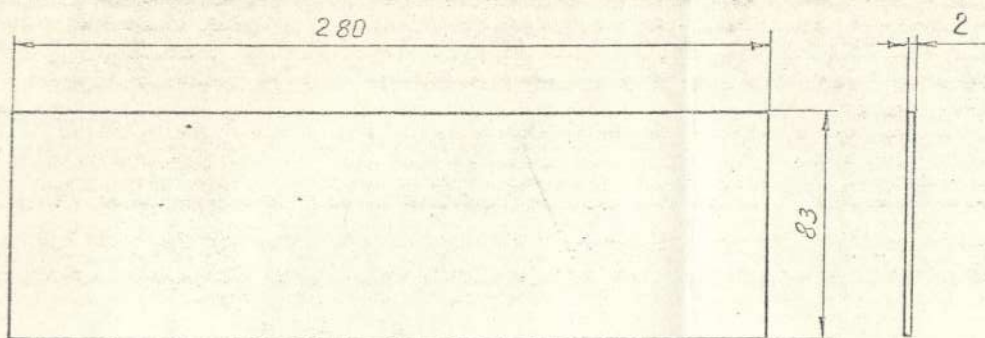
III. WYPOSAŻENIE RAJDOWE

1. pałaki bezpieczeństwa winny być wykonane zgodnie z przepisami F.I.A. załącznik "J"
 - a/załączony schemat pałaków wykonywanych przez OSS FSO
 - b/gatunek rury wg. załącznika "J".
2. inne wyposażenia bezpieczeństwa zgodnie z przepisami F.I.A. - przepisy bezpieczeństwa ~~zgodnie~~ na rok 1980,
3. wyposażenie dodatkowe typu halda, fotele, kierownica oraz dodatkowe wskaźniki według życzenia użytkownika z zaznaczeniem, że muszą posiadać odpowiednie atesty.
4. zbiornik paliwa seryjny lub bezpieczny wg. wymogów F.I.A.
5. zabezpieczenia maski silnika oraz klapy tylnej nie mogą być gumowe.

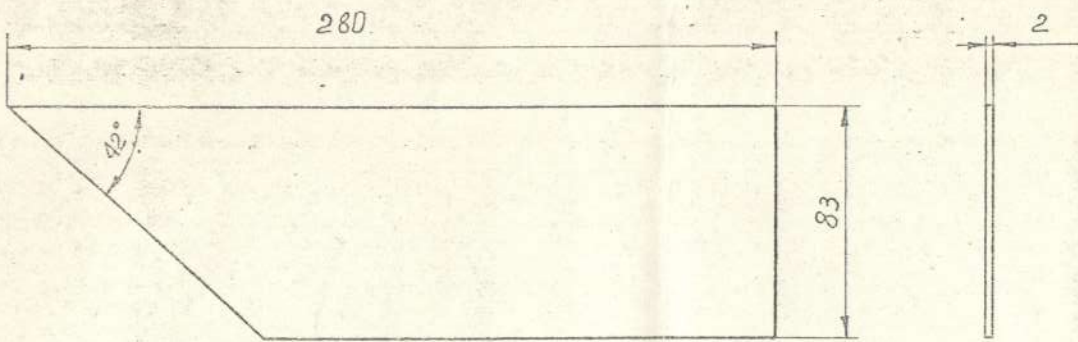


SZKIELET NADWOZIA 5.03.004

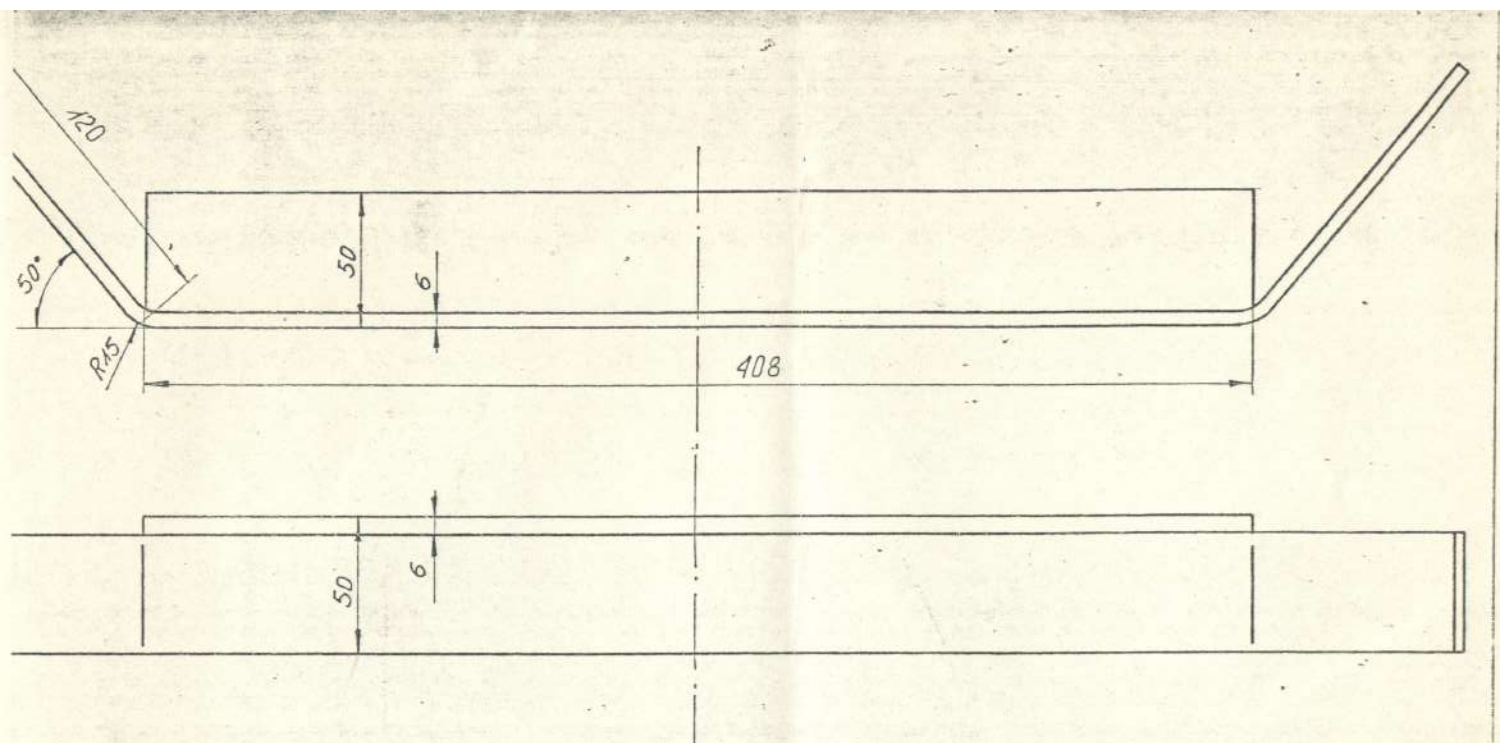
Linie czerwone oznaczają dodatkowo spawane gazowo spoiną ciągłą.



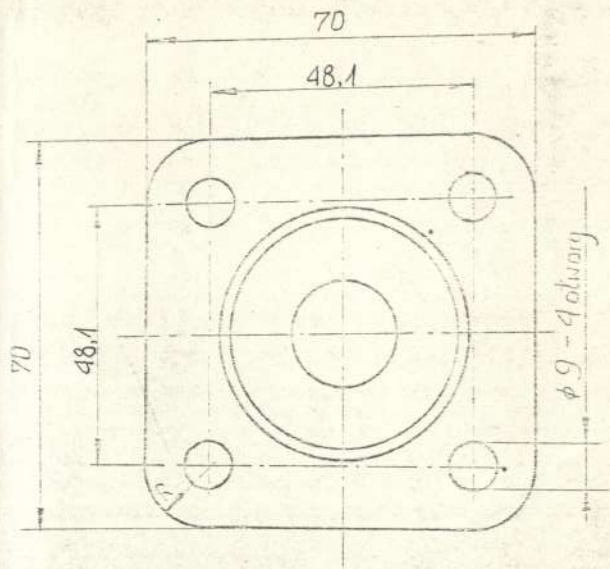
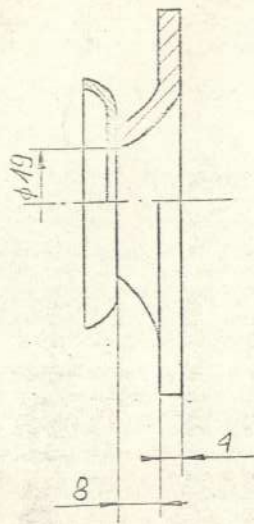
Wzmocnienie zewnętrzne podłużnicy przedniej	2:1	Mat. St 3
rys 1	konstr. Grochowski kreślił Grochowski sprawdz. zctw.	00-06



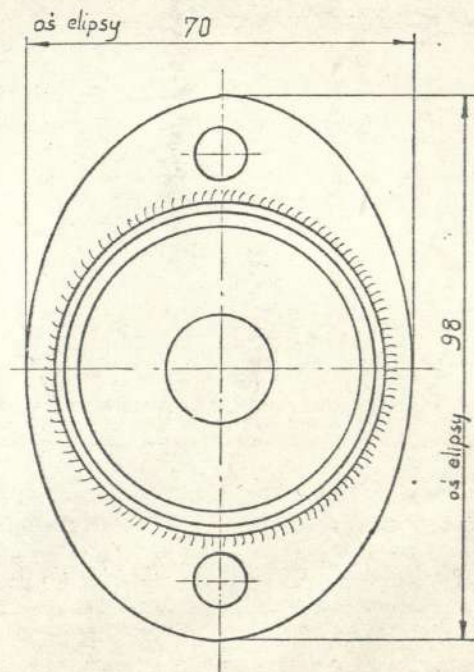
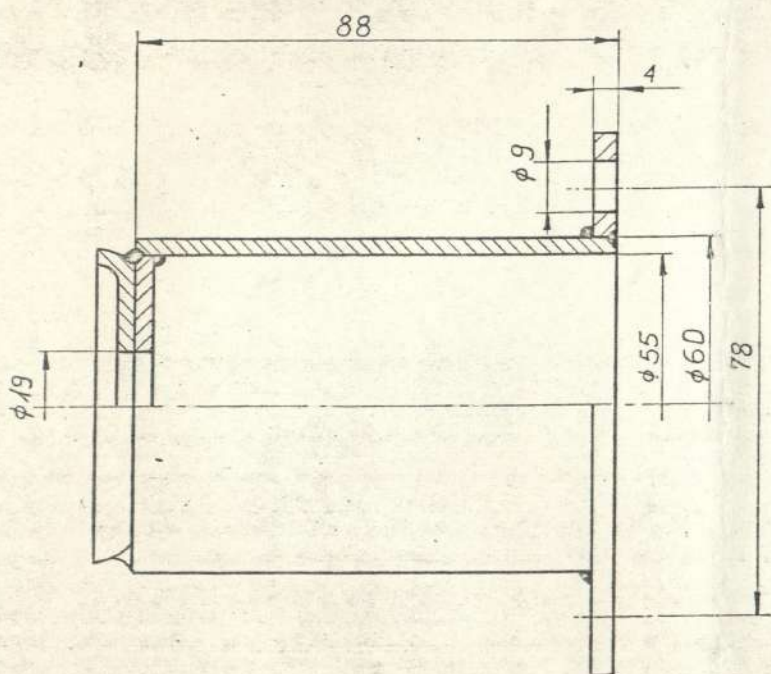
Wzmocnienie wewn. podłużnej przedniej	2:1	Mat. St3
rys. II	A. Grochowski	00-07



Wzmocnienie szkieletu przodu	1:2	Mat. St3 kątownik 50x50x6x650
vys III	A. Głochowski	00-18



Mocowanie przedniego amplityzatora	1:1	Hat. 35
vys <u>IV</u>	A. Grochowski	00-16



Mocowanie tylnego amortyzatora	1:1	Mot.
rys <u>V</u>	A Grochowski	00-11