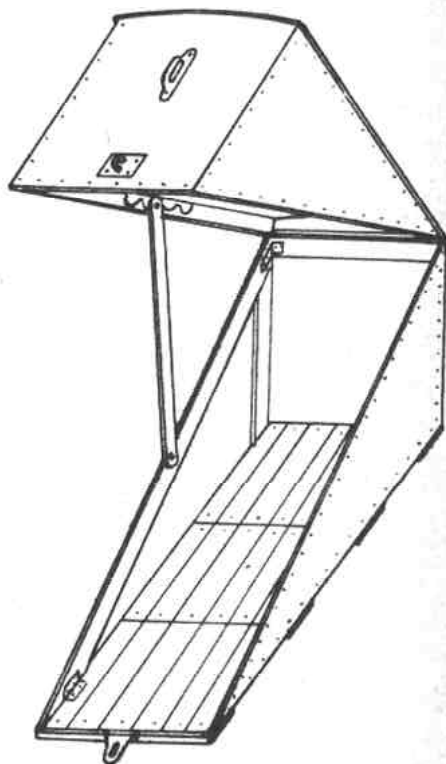
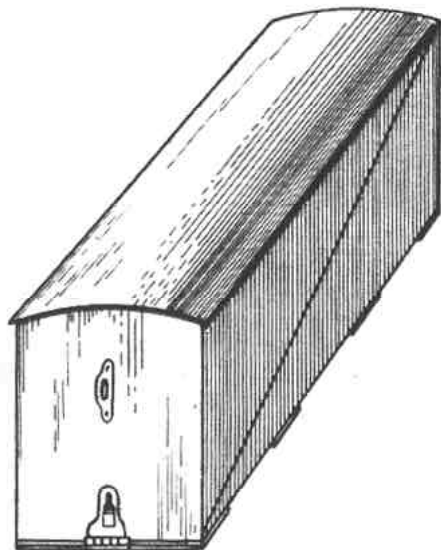


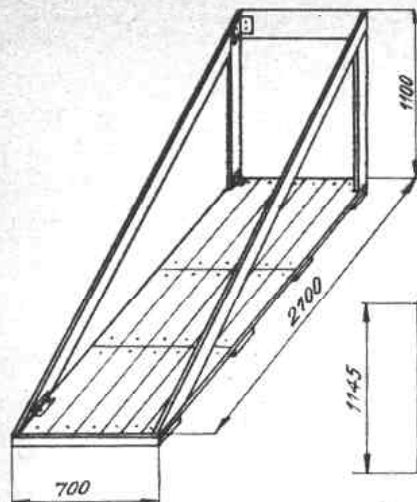
GARAŻ DLA MOTOCYKLA

Zostawianie motocykla na wolnym powietrzu jest bardziej szkodliwe i ryzykowne niż parkowanie w takich warunkach samochodu. Podstawowe zespoły samochodu, jak układ napędowy i jezdnny, są osłonięte nadwoziem, a drzwi zamykane na kluczyk. Natomiast konstrukcja motocykla ma to do siebie, że silnik, zawieszenie, wskaźniki, kanapa itp. są nie osłonięte i ktoś może je uszkodzić. Ustawienie motocykla na podnóżkach lub oparcie go o krawężnik jest bardzo ryzykowne: silne podmuchy wiatru mogą przewrócić pojazd, co prawie zawsze powoduje jego uszkodzenie.

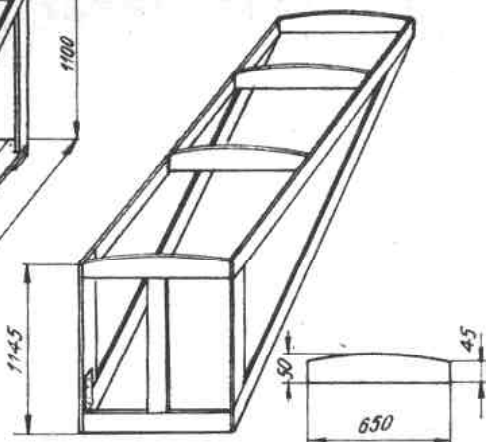
Na poniżej zamieszczonych rysunkach pokazujemy, jak w prosty sposób można zbudować dla motocykla garaż, który osłoni go przed deszczem, jak również zabezpieczy przed niepowołanymi osobami.

Garaż składa się z dwóch części: dolnej (rys. 1), na której stoi motocykl, i górnej (rys. 2) — dachowej. Wymiary garażu należy dobrać do wymiarów posiadanego motocykla, a dla cięższych pojazdów, np. „Junaka”, wzmocnić jego konstrukcję. Szczególnie szerokość garażu powinna być dokładnie dobrana, aby motocykl mógł opierać się kierownicą o ściany bez nadmiernego luzu.



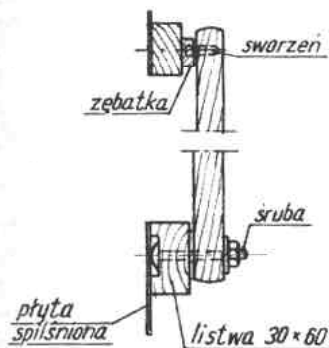


Rys. 1. konstrukcja części dolnej

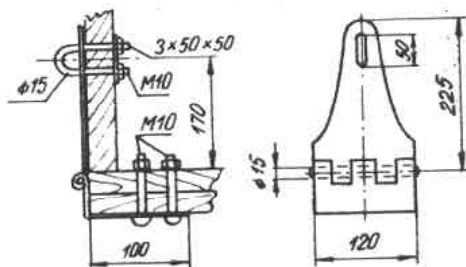


Rys. 2. konstrukcja części górnej

grubość 4 mm



Rys. 3. konstrukcja podpory



Rys. 4. zamknięcie

Szkielet części dolnej i górnej garażu wykonamy z listew drewnianych dostępnych w handlu.

Część dolną możemy wykonać z listew o wymiarach 30×60 mm, natomiast część górną, w celu zmniejszenia ciężaru, lepiej wykonać z listew o wymiarach 25×50 mm.

Elementy szkieletu połączymy płaskownikami i kątownikami ze stalowej blachy grubości 3 mm i wkrętami do drewna o średnicy

5 mm. Ten rodzaj połączenia jest stosunkowo łatwy do wykonania, lecz drewno łączone „na styk” nie zapewnia tak dużej sztywności konstrukcji, jak to ma miejsce w przypadku łączenia na czopy czy nakładkę. Ponieważ jednak szkielet garażu musi być pokryty jednolitymi płytami, więc jego konstrukcja i tak zostanie dostatecznie usztywniona.

Po wykonaniu obu części szkieletu, podłogę garażu pokryjemy deskami grubości

20 mm, ze względu na stosunkowo duży nacisk na niewielką powierzchnię, jaki wywierają koła motocykla. Jeżeli natomiast pragniemy pojazd stawiać w garażu na tzw. centralnym stojaku, to w miejscu jego podparcia wykonamy wzmocnienie podłogi przybijając do niej prostokąt ze stalowej blachy grubości przynajmniej 3 mm o wymiarach 200 × 300 mm.

Górna część garażu jest odchylana na zawiasach i podpierana drewnianą listwą zaopatrzoną w sworzeń (np. wkręt do drewna o średnicy 6 mm, którego łeb należy odciąć po wkręceniu go w listwę). Sworzeń opiera się w drewnianej zębacie przybitej gwoździami do listwy części górnej (rys. 3).

Szkielet garażu należy pokryć jednolitymi płytami zabezpieczającymi pojazd przed wpływami atmosferycznymi i dostępem obcych osób.

Do tego celu najlepiej nadaje się laminat, który można nabyć w centralach chemicznych, bądź w Centrali Zbytu Drewna.

Ze względu jednak na bardzo wysoką cenę laminatu (około 130 zł za m²) pokrycie szkieletu wykonamy z płyty spilśnionej, tzw. bardzo twardej (cena 30 zł za m²) lub lepiej płyty spilśnionej lakierowanej.

Odpowiednio przycięte arkusze płyty spilśnionej przybijemy do szkieletu gwoździami wzdłuż wszystkich listew w odstępach po około 40 mm.

Zamknięcie garażu składa się z płytki stalowej, grubości 4 mm, połączonej zawiasą z dolną częścią szkieletu, oraz ze skobla (rys. 4). Po wsunięciu skobla na płytkę możemy zamknąć garaż na kłódkę.

Musimy pamiętać także o odpowiednim zabezpieczeniu powierzchni drewna przed wilgocią. Możemy tego dokonać przez nasycenie listew i płyt pokostem, a następnie polakierowanie całej powierzchni garażu, zarówno zewnętrznej, jak i wewnętrznej.

Motocykl wprowadzamy przodem do garażu tak, aby opierał się kierownicą o przekątne listwy długich boków części dolnej.

Możemy również wykonać odpowiednie prowadnice mocowane do podłogi, a ustalające położenie kół motocyklowych.

(z.p.)