

Двигатель Simonini SibAero mini2



Двигатель Simonini mini2plus мощный специализированный двигатель нового поколения для спортивных парамоторов. Среди моторов этого класса его выделяет:

- Наибольший рабочий объем позволивший получить большую максимальную мощность при меньшем, чем у конкурентов, уровне форсировки и соответственно большем потенциале надежности и ресурса.
- Оптимальная для парамотора компоновка агрегатов.
- Большой разнос точек крепления по вертикали и наличие точек крепления непосредственно на редукторе.

При этом конструктивно технологический уровень исполнения навесных агрегатов весьма низок и несмотря на достаточно высокую стоимость двигателя сколько ни будь длительная его эксплуатация в штатном исполнении невозможна. Для повышения надежности силового агрегата в целом, с целью использования Mini2 на наших парамоторах СибАэро разработала и выпускает на базе этого двигателя свой силовой агрегат Simonini Sibaero mini2. Такие силовые агрегаты можно приобретать отдельно, в виде моторкомплекта.

Характеристики двигателя Simonini SibAero mini2

Тип	SibAero mini2
Производитель двигателя	Simonini racing srl. Италия
Производитель парамотрной комплектации	СибАэро, Россия
Объем цилиндра	202 см ³
Ход поршня	58
Диаметр цилиндра	66,4
Степень сжатия	10,5
Максимальная мощность кВт/лс	19/25,9 при 7200об/мин
Редукция	1:2,3
Охлаждение	Воздушное, пропеллером.
Вес	16,8 кг
Топливо:	Бензин, октановое число не менее 91+3% синтетического масла.

Комплект поставки: Двигатель, карбюратор, бензонасос, редуктор, выхлопная система, электростартер, реле регулятор, реле стартера с проводами, амортизаторы.

Отличия двигателя в исполнении СибАэро от оригинального итальянского исполнения.

СибАэро



Выхлопная система собственного производства СибАэро. Система имеет 2 шаровых стыка, крепится на цельнорезиновых амортизаторах и оснащена эффективным двухкамерным глушителем. Вес системы 2,8 кг. Гарантия на выхлопную систему 3 года.

Simonini racing



Основная головная боль владельцев mini2plus. Даже последняя редакция системы вопреки «дороговому» хромированному исполнению выполнена просто халтурно, изготовлена из толстого металла, очень тяжелая (3,9кг) и при этом все равно регулярно ломается.



Использован ранее считавшийся нормой даже для не слишком мощных парамоторов ремень 559J14 на шкивах увеличенного диаметра. Нагрузка на подшипники уменьшена на 30%. Ось редуктора выполнена из термообработанного хромансиля-стали отличающейся высокой стойкостью к знакопеременным нагрузкам. Гарантия 3 года.



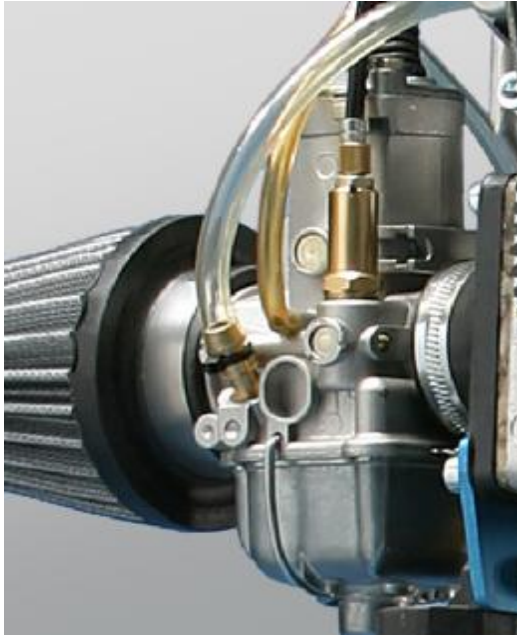
Штатный ремень длиной 509 мм установлен на шкивах малого диаметра и очевидно перегружен. Проблема даже не в быстром износе ремня, который в любом случае расходник, а в том, что от завышенного натяжения страдают подшипники коленвала.



Применена гарантировано надежная, технически правильная конструкция.



Венец стартера закреплен на винтах с потайной головкой закрученных в тело шкива. Такая конструкция недопустима для циклически нагруженных соединений. В результате это крепление быстро разбалтывается.



Карбюратор классического поплавкового типа, применяемого на всех спортивных мотоциклах. По рабочим характеристикам на крейсерском и переходных режимах очевидно лучше мембранного. Диаметр диффузора 32 мм позволяет мотору развивать большую мощность. Для подачи топлива применен отдельный вакуумный бензонасос.



Мембранный карбюратор Walbro с диаметром диффузора не более 25мм, достоинства которого ограничены простотой установки, малым весом и стоимостью.



Расширено и усилено дополнительное кронштейном верхнее крепление. Это крепление напрямую передает тягу пропеллера на раму. Нижнее крепление существенно разгружено.



Неправильное соотношение жесткости между верхним и нижним креплением мотора. Крепление к головке цилиндра является наиболее жестким и воспринимает большую часть вибраций двигателя и в результате может нарушиться ее уплотнение.

СибАэро 2006