

2005 Koła rozrządu. W skład kompletu kół rozrządu wchodzi: koło na wale korbowym, koło napędowe wałka rozrządu i koło uruchamiające iskrownik.

Duże koło napędowe wałka rozrządu wykonane jest, podobnie jak koła z ostatniej produkcji BMW, z zapewniającego cichą pracę i dużą wytrzymałość na ścieranie, żeliwa sferoidalnego.

Luz między zębny powinien zawierać się między 0,03 a 0,05 mm. Regulację luzów między zębnymi osiąga się przez obrót obudowy (**nr kat. 2127**) przedniego łożyska wałka rozrządu. Otwór osadczy łożyska przesunięty jest z osi obudowy o 0,05 mm co przez obrót obudowy o 180°—umożliwia regulację luzu w zakresie 0,10 mm.

W trakcie montażu możecie Państwo otrzymać trzy różne luzy:

1. Oryginalna obudowa z otworem przesuniętym (**Nasz nr kat. 2127**) w pozycji: Standard = rozstaw osi +(plus) 0,05 mm.
2. Oryginalna obudowa z otworem przesuniętym (**Nasz nr kat. 2127**) w pozycji: Obrót o 180° = rozstaw osi -(minus) 0,05 mm.
3. Źle dorobiona obudowa (otwór wykonany w osi obudowy): Każda pozycja = rozstaw osi +/- (plus-minus) 0,00 mm. W przypadku montażu tej błędnej obudowy wraz nowymi kołami rozrządu nie uzyskamy niezbędnego luzu.

Montując nowe koła rozrządu należy pamiętać, że prawidłowo zamontujemy je gdy obudowę zainstalujemy według punktu 1.

Standard = rozstaw osi + 0,05 mm.

Zmieniać na nowe należy zawsze koło na wale korbowym i koło napędowe wałka rozrządu.

2027 Drażek popychacza. Nasze drażki popychaczy mają zawsze taką samą, oryginalną długość. Jeżeli zachodzi konieczność użycia krótszych drażków, oznacza to, że uchwyty osi dźwigienek zaworowych zostały skrócone. Spowoduje to współpracę dźwigienek zaworowych z końcówką trzonka zaworów pod niewłaściwym kątem. Z czasem (krótszym niż normalnie) obie współpracujące ze sobą części ulegną zniszczeniu. Także prowadnice jednostronnie obciążane ulegają szybszemu zużyciu.

Celem właściwego i długiego działania układu zaworowego należy bezwzględnie zadbać o to, aby drażki popychaczy jak i uchwyty osi dźwigienek zaworowych miały zawsze oryginalną długość.

2035 Podkładka ślizgowo-dociskowa. Podkładka likwiduje luzy między bokiem dźwigienki zaworowej a uchwytem osi dźwigienki.

2042 Śruba regulacji zaworów. Śruba drobnozwojowa wymagająca bezwzględnie odpowiedniej twardości.

2060 Śruba wałka rozrządu. Śruba wymagająca dokręcania z odpowiednim momentem. Musi być ulepszana cieplnie.

2061 Sprężyny sprzęgłowe. Sprzęgło w BMW R75 jest bardziej zawodne od sprzęgła KS 750. Przed montażem sprzęgła należy sprawdzić, czy wszystkie sprężyny mają jednakową, oryginalną długość i wystarczającą siłę ugięcia. Aby uniknąć zjawiska ślizgania się sprzęgła, "zmęczone" sprężyny należy bezwzględnie wymienić na nowe.

2126 Walek rozrządu. Najczęściej występujące wady w starych wałkach rozrządu to: a) zużycie garbików (krzywek) wraz ze starciem ich powierzchni hartowanej; b) uszkodzenie powierzchni, na których osadzone są koło rozrządu i koło napędu koła iskrownika.

2132 Tarcza dociskowa. Tarcza musi mieć grubość 10 mm. Jeżeli tarcza, na skutek kilkakrotnego planowania, stanie się cieńsza, to podczas pracy i nagrzewania się będzie ulegała trwałemu zdeformowaniu. Uniemożliwi to pełne przyleganie do tarczy sprzęgłowej (**nr kat. 2086**). Ślizganie się sprzęgła mamy zapewnione.

2134 Pierścień dociskowy. Pierścień musi mieć także grubość 10 mm. Jeżeli jest cieńszy to wystąpią problemy opisane przy pozycji **2132**.

2160 Tuleja odpowietrzania. Tuleja jest elementem układu odpowietrzającego silnik. Układ ten zapobiega powstawaniu w silniku nadciśnienia. Źle funkcjonujący układ odpowietrzający powoduje większe zużycie oleju i może być także przyczyną rozszczelnienia silnika.

Ponieważ podczas eksploatacji osadzenie tulei ulega zużyciu, podjęliśmy decyzję o produkcji tulei o średnicy zewnętrznej większej od standardowej. Dzięki temu mamy dwie możliwości: a) roztoczyć otwór w pokrywie silnika na odpowiedni wymiar; b) przetoczyć tuleję do wymiaru starego otworu.

2192 Blaszany przewodnik oleju. Część ta nie jest wymieniana ani w instrukcji obsługi ani w liście części zamiennych a mimo to była oryginalnie montowana w silnikach BMW R75. Zapewnia ona lepsze rozprowadzenie oleju pomiędzy kołami rozrządu i wyciszenie ich pracy.

215-1-2 Dźwigienka zaworowa z osią i tulejkami. Gotowa do zamontowania. Najczęstszym problemem dźwigienek zaworowych jest zużycie przylgni współpracującej z kulistą końcówką drażka popychacza. Często zużycie jest tak głębokie, że końcówka drażka ulega także zniszczeniu. Założenie nowego, prawidłowo hartowanego, drażka popychacza nie poprawi sytuacji a wręcz przeciwnie. Twarda końcówka będzie pogłębiać otwór w dźwigience, gdyż ta utraciła już warstwę utwardzoną. Luz zaworowy trzeba będzie ustawicznie regulować aż wykorzystana się całą długość śruby regulacyjnej. Zła współpraca dźwigienki zaworowej z końcówką trzpienia zaworu (zły kąt) spowoduje zniszczenie zaworu a jednostronne obciążenie przewodnicy zaworowej wymusi także i jej wymianę. Głębokość zagłębienia (miejsce współpracy z drażkiem popychacza) wynosi 3 mm. Grubość powierzchni hartowanej sięga 0,20 mm. Gdy głębokość zagłębienia wyniesie 3,30 mm, nie ma mowy już o jakiegokolwiek twardości. Pomoc może tylko wymiana dźwigienki.