

2026 Wodzik teren-szosa.

Wodzik steruje przełączaniem biegów z pozycji "Straße" na pozycję "Gelände" i odwrotnie oraz utrzymuje je w zadanej pozycji.

W przypadku zużycia wodzika lub osi prowadzącej (nr kat. 2157) występuje podczas zmiany obciążenia, wypadanie biegów. Prowadzi to do znacznie szybszego zużycia kłów sprzęgających kół zębatach.

2046 Przegub kardana-kompletny.

Zużyte elementy gumowe (nr kat. 2501) przyspieszają zużywanie się pozostałych elementów stalowych. Elementy te muszą być wykonane z gumy olejoodpornej i posiadać odpowiednią twardość.

Poluzowanie się nakrętki (nr kat. 2051) na wałku głównym (nr kat. 2065) powoduje niekorzystny luz we współpracy wałka z przegubem i zniszczenie obu elementów. Brak lub "wytluczenie" ślizgaczy w obudowie przegubu (2046-1) wywołuje powstanie luzu skutkującego niszczeniem ramion wyjść przegubu.

2050 Klucz rurkowy.

Jedynie przy pomocy takiego klucza można z odpowiednią, dużą siłą przykręcić nakrętkę (nr kat. 2054).

2064 Wałek pośredni (choinka).

Przeprowadzając ocenę wałka należy zwrócić uwagę na stan wielowypustu i kanałika dla pierścieni segera. Wałek powinien być wymieniony gdy zęby kół zębatach są uszkodzone lub pokryte są głębokimi wżerami będącymi skutkiem korozji.

2065 Wałek główny (kompletny).

Kompletny wałek składa się z wałka, czterech kół zębatach, dwóch przesuwki i koła zębatego biegu wstecznego. Wałek jest wydystansowany podkładkami co umożliwia jego natychmiastowe wbudowanie do skrzyni biegów.

Podczas montażu należy pamiętać o zainstalowaniu prowadnika oleju (nr kat. 2085). Brak owego wywoła brak smarowania i zatarcie kół łożyskowych brązowymi tulejami.

2066 Wałek sprzęgłowy.

Przesuwka, w której zabierakowe otwory muszą być szlifowane z ujemnym kątem, załącza bieg terenowy lub szosowy. W przypadku wyskakiwania biegów, przyczyna tkwi najczęściej w zużytych otworach zabierakowych lub w zużyciu (zaobleniu) kłów sprzęgających, znajdujących się na kołach zębatach.

2067 Łożysko wyciskowe.

Łożysko wykonane jest ze średnicą zewnętrzną większą o 0,10 mm. Umożliwia to, w przypadku zniszczonego otworu w obudowie, na pełną, prawidłową regenerację przez roztoczenie otworu.

2068 Wodziki.

Sterują przełączaniem 1-2 i 3-4 biegów. Nasze wodziki wykonane są dokładnie według oryginalnych rysunków. Końcówki wodzików są hartowane i szlifowane.

2071 Wałek sterujący wodzikami.

Wałek sterujący jest jednym z najważniejszych elementów skrzyni biegów R75. Musi on zapewnić prawidłowe prowadzenie wodzików co umożliwi właściwe przełączanie biegów. Jeżeli w pozycji wrzuconego biegu, wodzik daje się swobodnie przesunąć w zakresie 1-2 mm, wałek musi być bezwzględnie wymieniony.

2111 Popychacz sprzęgła.

Popychacz musi być wykonany z odpowiedniego materiału i odpowiednio obrabiony cieplnie co zapewnia mu sztywność i odporność na ścieranie.

2157 Oś prowadząca wodzika.

Oś prowadzi wodzik załączający biegi teren-szosa. Często, na skutek znacznego obciążenia, oś ulega skrzywieniu. Zdarza się także, że wskutek długiej eksploatacji karby umieszczone na osi ulegają uszkodzeniu (obniżeniu), co także dyskwalifikuje jej dalsze użytkowanie. Oś musi precyzyjnie ustawiać wodzik wobec przesuwki.

2195 Oslona z wkładką filcową.

Oslona dzięki obudowie wypełnionej filcem, w którym wycięte są rowki odpowiadające rowkom znajdującym

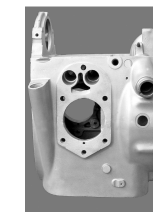
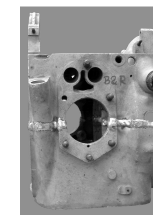
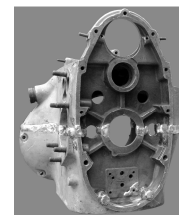
się na wałku napędowym, uniemożliwia przedostawanie się kurzu na połączenie wałka napędowego z przegubem kardana. Zapewnia to dłuższą trwałość obu elementów.

2218 Oslona z filcem. Opis patrz strona 16.

2246 Krzywka sterująca. Krzywka osadzana jest na wałku sterującym (nr kat. 2071). Krzywka steruje załączaniem biegu wstecznego. Zużyty nosek krzywki uniemożliwia prawidłowe załączenie biegu.

Spawanie aluminium. W ramach naszej działalności zajmujemy się także naprawą uszkodzonych elementów aluminiowych. Dzięki zdobytemu w tej dziedzinie doświadczeniu podejmujemy się napraw podzespołów, które wcześniej wyrzucane były na złom. Jakość naszych napraw zapewni nam wdzięczność klientów z całej Europy.

W latach pięćdziesiątych, często przecinano karter silnika KS 750 i wstawiano wał od R75 lub M72. Poprzez system skomplikowanych łączników zapewniano szczelność obudowy. System ten sprawdzał się w ograniczonym zakresie. Dzisiaj możemy powrócić do stanu pierwotnego.



Główce silników często potraciły żeberka. I tutaj jesteśmy w stanie pomóc.

