

2023 Koła zębate iskrownika Noris i Bosch.

Uszkodzona powierzchnia współpracująca z simeringiem, uszkodzona powierzchnia stożka lub uszkodzone zęby kwalifikują koło zębate do wymiany. Także w przypadku montażu nowych kół rozrządu (nr kat. 2005) należy zamontować nowe koło zębate iskrownika. Zbyt duży luz między zębny powoduje głośnie pracę kół. Konieczność przefrezowania (zniszczona przylgnia) korpusu silnika w miejscu osadzenia iskrownika spowoduje powstanie zbyt małego luzu między kołem na wałku rozrządu a kołem iskrownika. Luz ten należy zlikwidować przez zastosowanie podkładek dystansowych (nr kat. 3204). Pozostawienie zbyt małego, lub w skrajnych przypadkach całkowity brak luzu prowadzi do nadmiernego obciążenia łożysk kulkowych osadzonych na wirniku iskrownika a tym samym ich wcześniejszego zużycia.

Szczególnie w przypadku iskrownika Bosch należy zadbać aby łożyska wirnika nie były poddane zbyt dużemu obciążeniu wynikającemu z braku luzu między zębnego. Wirnik iskrownika Bosch jest dwuczęściowy i łącząca oba elementy tuleja nie może w żadnym przypadku być jednostronnie obciążona. Koło zębate jest hartowane a powierzchnia współpracująca z simeringiem jest szlifowana.

2024 Sprężyna dociskowa.

Sprężyna znajduje to samo zastosowanie w iskrownikach Noris i Bosch. Służy ona do dociśnięcia pokrywy uszczelniającej (nr kat. 2057) wraz z uszczelką gumową (nr kat.2211) do obudowy silnika. Niewystarczająca siła dociskowa sprężyny (gdy sprężyna jest niewłaściwa lub „zmęczona”) powoduje, że powstające w silniku nadciśnienie odsuwa pokrywę od obudowy silnika i wydostawanie się oleju.

2057 Pokrywa łącząca (uszczelniająca) iskrowników Noris i Bosch.

Pokrywy wykonane są z blachy i bywają bardzo często pokrzywione i niedokładnie uszczelniają. Należy koniecznie zwrócić uwagę aby simering zamontować prawidłowo (właściwy kierunek) w pokrywie.

1502 Uszczelka korkowa.

Uszczelka wykonana jest z korka tak jak wykonana była oryginalna.

3020 Nakrętka zamknięta (Noris i Bosch).

Oś iskrownika ma gwint M9x1. Nakręcając nakrętkę należy zabezpieczyć ją przed odkręcaniem pokrywając gwint osi środkiem np. Loctite.

3056 Krzywka iskrownika Noris.

Porzewiała, szorstka powierzchnia krzywki powoduje szybkie ścieranie się elementu ślizgowego młoteczka przerywacza. Zmiana wysokości elementu ślizgowego skutkuje zmianą wielkości przerwy a co z tym się wiąże zmianą punktu zapłonu, następstwem tego są trudności w uruchamianiu silnika. Nasze krzywki są powierzchniowo hartowane i szlifowane. Posiadamy także krzywki z mniejszymi otworami (nr kat.3056-1). Umożliwiają one naprawę iskrownika, w którym oś wirnika jest uszkodzona i wymaga przetoczenia na mniejszy wymiar.

3063 Sprężynki przyspieszacza zapłonu (Noris).

Jedna cienka i jedna gruba sprężynka powodują, że punkt zapłonu zmienia się w miarę wzrostu obrotów nie w sposób liniowy lecz po krzywej. W pozycji spoczynkowej iskrownika sprężynki lekko dociągają wagi przyspieszacza.

3064 Przyspieszacz zapłonu (Noris).

Najczęściej występujące uszkodzenia to wybite osie ciężarków odśrodkowych. Uszkodzenie to powoduje większe przestawienie zapłonu i blokowanie się ciężarków. Blokada ta skutkuje zbyt wczesnym zapłonem co przy rozruchu znakomicie utrudnia tę czynność (tzw. odbicie). Dalszy negatywny wpływ to niemożliwość ustawienia wolnych obrotów.

3098 Pokrywa.

Pokrywa znajduje się z tyłu iskrownika i osłania przyspieszacz zapłonu. Pokrywa spełnia jednocześnie funkcję ekranu przeciwzakłóceniewego i z tego powodu musi być wykonana z metalu.

3179 Rozdzielacz zapłonu (Noris).

Z rozdzielaczem współpracują trzy szczotki węglowe. Jedna szczotka przekazuje wysokie napięcie z cewki zapłonowej na rozdzielacz. Ta szczotka dotyka pełnego pierścienia mosiężnego znajdującego się w rozdzielaczu. Pozostałe dwie szczotki odbierają prąd (raz lewa strona, raz prawa strona) wysokie napięcie z rozdzielacza i przekazują na świece zapłonowe. Zużyte pierścienie rozdzielacza powodują szybsze zużycie szczotek. Pęknięcia bakelitowych elementów

rozdzielacza mogą wywoływać niekorzystne przeskoki iskry a nawet prowadzić do jej całkowitego zaniku.

3186 Szczotka trzymacz (Noris).

Zły stan (mikropęknięcia) szczotki trzymaczy jest najczęstszą przyczyną zaniku iskry na świecy zapłonowej. Przez pęknięcia iskra przeskakuje na obudowę iskrownika i nie dociera do świecy zapłonowej. Szczotka trzymacz musi być dobrze dociśnięty do obudowy iskrownika przez klamrę dociskową (nr kat. 3308). W żadnym przypadku szczotka trzymacz nie może być luźno osadzony w obudowie.

3208 Przerywacz.

Przerywacz, w którym zniszczone czyli wypalone są „płatynki” musi być wymieniony na nowy. Zbyt wycięty element ślizgowy młoteczka uniemożliwia ustawienie prawidłowej przerwy.

3222 Kondensator.

Jeżeli na świecy występują przerwy w pojawianiu się iskry a na przerywaczu widoczne jest silne iskrzenie to albo kondensator jest źle dobrany pod względem pojemności, albo kondensator jest uszkodzony.

3223 Nowa cewka zapłonowa.

W starych, oryginalnych cewkach zapłonowych izolacja jest w bardzo złym stanie. Kilka tysięcy Volt powoduje przeskok iskry wewnątrz cewki i jeszcze silniejsze niszczenie izolacji. W praktyce, jeżeli rozgrzany silnik daje się uruchomić tylko przez popchnięcie motocykla, to musimy wymienić cewkę na nową.

3324 Wirnik iskrownika (Noris).

Dobry wirnik musi mieć prawidłowy stożek osadzący koło zębatego, dobry gwint M9x1 dla nakrętki (nr kat. 3020), prawidłowe średnice osi, na których osadzone są bieżnie wewnętrzne łożysk, prawidłową średnicę (10,5 mm) w miejscu osadzenia krzywki i umieszczony trzpień ustalający położenie rozdzielacza. Magnes musi posiadać magnetyzm o odpowiedniej wartości.

Usługowo magnetyzujemy także oryginalne wirniki.