

## Obudowa silnika i pokrywy

**1062 Rurka odpowietrzająca** odprowadza nadmiar powietrza ze skrzyni korbowej. Często w silnikach z nowymi tłokami wydostaje się tędy pewna ilość oleju. Świadczy to o tym, że pierścienie tłokowe jeszcze się „nie dotarły” i ciśnienie kompresyjne dostaje się do skrzyni korbowej. Po około 200-300 km następuje wyraźny zanik tego zjawiska. Wyciek oleju rurką może być także spowodowane dużym zużyciem tulei odpowietrzającej umieszczonej na wałku rozrządu.

**1067 Obudowa tylnego łożyska** wału korbowego spełnia także rolę przewodu dostarczającego olej na tylny zabierak olejowy. Przy zmianie typu łożyskowania korbowodów na panewki konieczne jest zastosowanie nowej obudowy pozbawionej otworu dostarczającego olej na tylne łożysko i dzięki temu całkowite skierowanie go na tylną blachę zabierakową. Przy użyciu starej obudowy istnieje niebezpieczeństwo wycieku oleju na styku koło zamachowe-simering spowodowane nadmiernym strumieniem oleju kierowanego na tylne łożysko. W sprzedaży jest także nadwymiarowa obudowa łożyska. Numer katalogowy **1067-1**.



**1122 Tuleje ustalające** muszą mieć dokładnie określoną długość. W przeciwnym przypadku dociągając trzpień kulisty (3037) doprowadzimy do szkodliwego naprężenia ramy. Nie należy montować skorodowanych tulei, gdyż prowadzi to do ich „zapieczenia” w tulejach gumowych i późniejszych kłopotów przy ich demontażu. Montując tuleje pamiętajmy o ich solidnym nasmarowaniu.

**1140 Pokrywy silnika** oferowane przez nas, odlewane są na podstawie specjalnie wykonanego omodelowania i dlatego posiadają wymiary zgodne z oryginałem. Wiele oferowanych pokryw odlewanych jest z wykorzystaniem oryginalnych części jako modelowania. Na skutek skurczu odlewniczego, gotowe posiadają wymiary mniejsze o 6-8 mm.

**1186 Tulejka wałka rozrządu** umieszczona jest na jego końcu. Jednocześnie jest obrotową przepustnicą sterującą odpowietrzaniem skrzyni korbowej. W przypadku zużycia tulei następuje zakłócenie odpowietrzania przejawiające się wyciekami z rurki odpowietrzającej a niekiedy także wyciekami przez simeringi. W zestawie znajduje się także pierścień oporowy tylnego łożyska wałka rozrządu.

**1204 Zaślepka** zamyka otwór w obudowie silnika, w którym to otworze umieszczony jest wałek rozrządu. Zaślepka musi absolutnie szczelnie zamykać otwór. Najlepiej jest ją uszczelnić dodatkową masą uszczelniającą. Zwrócić uwagę, aby zaślepka nie dotykała wałka rozrządu.



**1205 Nakrętka radełkowana** służy do mocowania bocznych pokryw do silnika. Nakrętki osadzone są w pokrywie i od tyłu rozklepywane, co zapobiega wypadaniu ich z pokryw.

**1247 Podkładki owalne i nakrętki specjalne** zapewniają lepsze docięnięcie miski olejowej do obudowy silnika.



**1505 Tuleje gumowe** zapewniają elastyczne zawieszenie przodu silnika. Wybite lub zbyt miękkie tuleje powodują zbyt duży luz w zawieszeniu silnika i narażają ramę motocykla oraz trzpień kulisty na dużą wibrację.

**3037 Trzpień kulisty** zakończony jest gałką, która znajduje się poza osią trzpienia. Dlatego dociągnięcia trzpienia w ramie motocykla należy dokonać dopiero po podłączeniu ramy wózka. Uzyska on wtedy właściwe położenie. Uszkodzony trzpień, szczególnie w miejscu jego przechodzenia przez ramę motocykla (z prawej strony), ulega często pęknięciu. Trzpień musi być ciasno osadzony w ramie. Przejście trzpienia w główkę powinno posiadać odpowiedni promień zapobiegający pękaniu (zjawisko „karbu”)

**3504 Zaślepka wziernika** wykonana jest z gumy. Zamyka otwór podglądowy na znak umieszczony na kole zamachowym OT (ZZ). Blokują jednocześnie przedostawanie się zanieczyszczeń na mechanizm sprzęgła.

### **3310 Trzpienie osadze iskrownika**

Prawidłowe trzpienie umożliwiają bezkonfliktowe osadzenie iskrownika na obudowie silnika. Jednocześnie należy zauważyć, że trzpienie uszkodzone powodują niszczenie otworów osadczych w iskrowniku.



### **3787 Łożysko kulkowe wałka rozrządu-tylne**

Łożysko kulkowe o oryginalnych wymiarach nie jest współcześnie produkowane. Dlatego zastosowaliśmy przy tulei odpowietrzającej **1186** pierścień dystansowy. Pierścień jest osadzony pomiędzy łożyskiem a pierścieniem zabezpieczającym (segerem). Należy zwrócić baczną uwagę aby zaślepka **1204** nie dotykała wałka rozrządu.