

1005 Podkładka dociskowa służy do usuwania luzu między łożyskiem kulkowym a kołem zębatym osadzonym na wałku rozrządu. Bez tej podkładki wałek rozrządu ma możliwość niekontrolowanego przesuwania się osiowo.

1015 Pompa olejowa (zębatkowa) wyposażona jest w zawór ciśnieniowy. Zębatkowa pompa olejowa umożliwia zmianę łożyskowania igiełkowego korbowodów na łożyskowanie panewkami. Oryginalna, tłoczkowa pompa olejowa dostarcza zbyt mało oleju, aby wystarczyło to do właściwego smarowania panewek (Nie wiemy z jakiego powodu ale pompy produkowane przez innych mają z kolei zbyt dużą wydajność. Powoduje to, że pompa wyciąga z miski olejowej olej szybciej niż jest on w stanie do niej spłynąć. Skutek jest taki, że po pewnym czasie na panewki podawana jest mieszanina oleju z powietrzem. Nie jest to najlepsza sytuacja). Oferowana przez nas pompa posiada zawór otwierający się przy ciśnieniu 2,8 atm. W praktyce, zawór otwiera się tylko wtedy, gdy olej jest zimny i zabezpiecza w ten sposób samą pompę jak i napędzające ją koło zębate przed zbyt dużymi obciążeniami.

Zdarza się, że restaurujący motocykl dzwonią do nas i stwierdzają „...zainstalowałem ciśnieniomierz i on pokazuje tylko 0,5-0,9 atm. Co ja zrobiłem nieprawidłowo?” Wszystko jest w porządku. Trzeba tylko pamiętać, że w naszym silniku nie mamy zamkniętego, ciśnieniowego systemu olejenia. Mamy system otwarty, w którym ciśnienie 2,8 atm. osiągniemy tylko przy zamknięciu otworu wylotowego pompy olejowej. My potrzebujemy tylko wystarczającej ilości oleju rzucanej na zabieraki olejowe a nie ciśnienia. (Warto zapoznać się z artykułem na ten temat umieszczonym w czasopiśmie „Markt” z listopada 1194 roku.

года).
Przed montażem pompy należy bardzo starannie wyczyścić kanały olejowe znajdujące się w obudowie silnika. Nie zapomnieć o zabezpieczeniu przed odkręceniem (Loctite) śrub zaślepiających. Pompę zamontować mocno dokręcając śruby i napęlić ją oraz miskę olejową olejem. Używając wiertarki z lewymi obrotami uruchomić pompę sprawdzając czy nastąpi wypływ oleju. Przy tej okazji z kanałów wypłukane zostaną resztki ewentualnych zabrudzeń. Teraz można zamontować wał korbowy.

Nie należy stosować pomp, które mają niewłaściwe parametry wydajności.

1016 Koło napędowe pompy olejowej

Zębatkowa pompa olejowa, w stosunku do pompy tłoczkowej, ze względu na jej większą wydajność, wymaga użycia większej siły napędowej. Niezbędne jest użycie bardziej wytrzymałego, aluminiowego koła zębatego. Koło należy mocno dokręcić nakrętką (zabezpieczyć przed odkręceniem stosując Loctite).

1019 Śruby regulacyjne luzów zaworowych posiadają gwint drobnozwojowy i mają hartowaną kulistą końcówkę. Na odcinku gwintowanym śruba posiada nacięcie i otwór umożliwiający smarowanie igiełek dźwignienki zaworowej. W żadnym wypadku nie należy stosować śrub pozbawionych nacięcia i otworu.

1022 Trzpienie (laski) popychaczy zaworów

Zaczopowane, zatkanie otwory w laskach popychaczy uniemożliwiają przepływ oleju do dźwignienek zaworowych. Wygięte lub w inny sposób uszkodzone laski będą się już zawsze pod obciążeniem wyginały i muszą być wymienione. Laski wykonane są ze specjalnego stopu metali lekkich. Do ich produkcji nie można użyć zwykłego aluminium lub stali.

Uwaga: Zbyt krótkie laski zmieniają charakterystykę pracy dźwignienek zaworowych i może prowadzić do ich uszkodzenia.

1032 Prowadnica szklanki ma zewnętrzną średnicę o 0,04 mm i wprowadzane są do podgrzanej obudowy silnika przy pomocy ściągacza (**nr katalogowy 1044**).

Dostarczane przez nas prowadnice mają mniejszą średnicę wewnętrzną co umożliwia ewentualne przeszlifowanie uszkodzonych szklanek na wymiar o 0,06 mm mniejszy. Wciśnięte prowadnice zmniejszają swój wymiar wewnętrzny o 0,02 mm, co w sumie daje pożądaną luz między prowadnicą a szklanką i wynoszący 0,04 mm.

1072 Oś dźwignienki zaworowej jest hartowana i szlifowana na średnicę większą niż oryginalna. Umożliwia to wykonanie honowania dźwignienki na większą średnicę. W ten sposób dźwignienka odzyskuje pierwotne znakomite łożyskowanie na igiełkach.

1072-1 Oś dźwignienki o standardowym wymiarze

1079 Szklanka popychacza z prowadnicą posiada wymiar standardowy + 0,04 mm.

1086 Sprężyny zaworowe

„Zmęczone” sprężyny zaworowe nie zamykają prawidłowo zaworów co prowadzi do przedwczesnego zużycia samych zaworów jak i gniazd zaworowych. W silniku pracującym na wysokich obrotach takie sprężyny nie nadążają wystarczająco szybko zamykać zawory. Przy przeprowadzonym remoncie głowic należy bezwzględnie dokonać wymiany na nowe (o właściwej długości i sile ugięcia) sprężyny zaworowe.

1104 Talerzyki zaworowe z półstożkami

Tylko te talerzyki i półstożki można zamontować z naszymi modyfikowanymi zaworami. (**nr katalogowy 1030**)

1105 Podkładki dźwignienek zaworowych regulują luz boczny dźwignienek zaworowych. W trakcie montażu dźwignienek zaworowych należy początkowo tylko lekko je „dociągnąć” tak aby przesuwając podkładki uzyskać minimalny luz osiowy. Wtedy dokręcamy mocno dźwignienki. Stare dźwignienki są zużyte na bokach i należy je splanować. Zmniejsza się ich długość co skutkuje koniecznością zastosowania nowych, o większych rozmiarach, podkładek regulacyjnych.

1139 Filtr oleju

Współczesne oleje dokładnie wymywają cząstki brudu, których nie zatrzyma filtr w postaci sitka czy filtra płóciennego. Takie cząsteczki mogą być wychwycone i zatrzymane tylko przez współczesny filtr papierowy. Nasz zestaw filtrujący składa się z: papierowego wkładu filtrującego, adaptera, pierścienia dystansującego i osłony blaszanej zabezpieczającej przed zassaniem powietrza przy dużym pochyleniu motocykla. Adaptera starego filtra nie montujemy. Zmiany filtra oleju możemy dokonywać co 5 000 kilometrów. Przed zamontowaniem filtra należy szfować krawędzie powierzchni przylegania filtra w obudowie silnika.

1176 Nakrętka

Nakrętka służy do przykręcenia dużego, wykonanego z rezotexu koła rozrządu do wałka rozrządu.

1177 Wałek rozrządu

Najczęściej występujące uszkodzenia wałka rozrządu to zniszczona część gwintowana i mocne zużycie tylnej części wałka będącej jednocześnie wewnętrzną bieżnią łożyska rolkowego.

Często spotyka się skrzywione wałki. Objawia się to dużym biciem koła zębatego umieszczonego na wałku. W takim przypadku nie możemy nic zaradzić i czeka nas wymiana wałka. Podobnie jak w przypadku wystąpienia na krzywkach wyraźnych śladów zużycia.

1213 Kulka w dźwignience zaworowej

Najczęściej spotykanym uszkodzeniem jest takie zużycie kulki, że zbyt mało wystaje z dźwignienki zaworowej. Skutkuje to tym, że z trzonkiem zaworu kontakt posiada nie tylko wspomniana kulka ale i krawędź dźwignienki. Prowadzi to do szybkiego rozklepania końcówki trzonka zaworu.

