

1003 Oś nożnej zmiany biegów

Wielowypust, na którym osadzona jest dźwignia nożnej zmiany biegów, ulega na skutek częstego demontażu uszkodzeniu. Skutkuje to trudnościami z prawidłowym osadzeniem dźwigni na osi. Nasza oś wyposażona jest w O-ring, który poprawia szczelność osi w obudowie.

1004 Nożna dźwignia zmian biegów

Dźwignia musi mieć w swym otworze osadczym dobrze wykonany wielowypust.

1046 Sprężyna dźwigni startera

Sprężyna nie może być pokrzywiona. Musi posiadać właściwą długość, średnicę wewnętrzną i zewnętrzną. Średnica drutu musi być taka jak w oryginale. Odgięte końcówki sprężyny muszą mieć długość umożliwiającą prawidłowe osadzenie w obudowie łożyskowania (nr kat. 1328) dźwigni startera a z drugiej strony w otworze stożkowego koła zębatego (nr kat. 1181).

1098 Koła zębate startera

Oś i koła zębate powinny mieć nie uszkodzone wielowypusty. Koła muszą być ciasno osadzone na osi. Należy zwrócić uwagę, czy trzpień oporowy w kole z wycięciem nie poluzował się. Przy montażu należy koła dobrze nasmarować towotem.

1142 Klin

Prawidłowo wykonany klin musi mieć odpowiednią długość, średnicę i właściwy kąt.

1181 Stożkowe koło startera

Koło musi mieć nie uszkodzony wielowypust. Bardzo istotna w przypadku zakładania nowego, dorabianego koła jest jakość jego hartowania czyli odpowiednia twardość. Część obracająca się w obudowie łożyskowania dźwigni startera (nr kat. 1328) musi być szlifowana.

1195 Sprężyny

Znajdują się one w pokrywie automatu zmiany biegów. Dzięki nim dźwignia zmiany biegów powraca do pozycji neutralnej. Pokrzywione sprężyny w czasie ich uginania się, ocierają się o pokrywę i tracą wiele z swej siły dociskowej. Nie wystarczająca siła dociskowa jest przyczyną powolnego powrotu dźwigni zmiany biegów do pozycji neutralnej. W skrajnych przypadkach nie są w stanie wywołać powrotu dźwigni.

1227 Tuleja

Jest ona osadzona na dźwigni startera wewnątrz sprężyny (nr kat. 1046). Zapobiega zaciskaniu się sprężyny na osi dźwigni i tym samym jej niszczeniu. Tuleję wraz ze sprężyną należy dobrze nasmarować towotem.

1309 Pierścień prowadzący z trzpieniem

Pierścień ten przy pomocy sprężyn (nr kat. 1195) i kulek (nr kat. 1304) steruje automatem zmiany biegów. Skrzywiony pierścień blokując się między pokrywą a płytką automatu uniemożliwia prawidłowe przełączanie biegów przy użyciu nożnej dźwigni zmiany biegów.

1320 Pazur zębaty

Przy montażu pazura należy zwrócić uwagę na jego prawidłowe założenie na oś. Błędne nasadzenie na oś spowoduje niemożność obracania osi, gdyż nakrętka klina (nr kat. 1142) będzie zapierała się o pokrywę.

1501 Pierścień uszczelniający

Pierścień o przekroju kwadratowym umieszczony jest na osi zmiany biegów między obudową skrzyni biegów a dźwignią zmiany biegów

1503 Gumowa osłona uszczelniająca

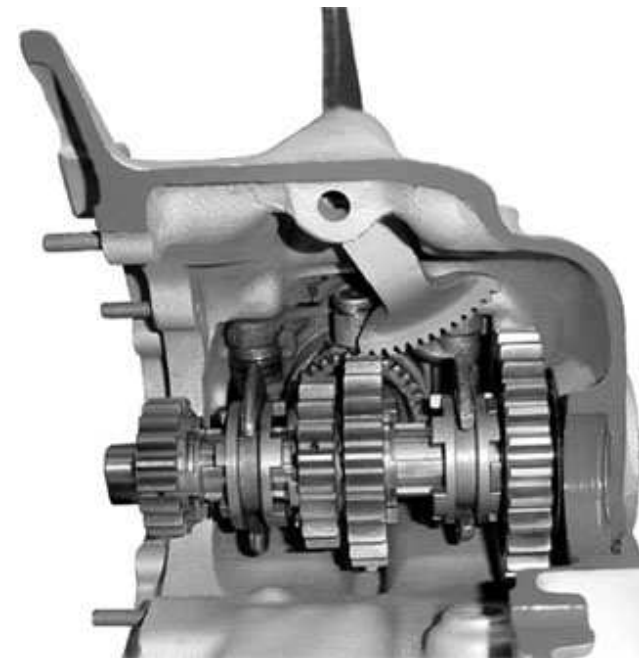
Osłona zapobiega dostawaniu się brudu na wejście dźwigni startera do obudowy łożyskowania dźwigni startera

1506 Gumowa mufa dźwigni startera

Mufa osadzona jest na dźwigni startera. Wykonana jest z odpowiedniej gumy zapewniającej trwałość. Mufa amortyzuje uderzenie dźwigni w stopę podczas uruchamiania silnika.

1516 Pierścień uszczelniający

Jest to pierścień o specjalnym kształcie. Umieszczony jest w pokrywie automatu zmiany biegów. Jego konstrukcja zapewnia, że podczas dociskania pokrywy do obudowy skrzyni biegów podlega on rozprężeniu. Im większa siła dociskająca tym lepiej uszczelniona zostaje oś hamulca nożnego.



Uwaga!

**Do skrzyni biegów stosować tylko
mineralny olej silnikowy
15W 40**