

1013 Rura wydechowa.

Rura wydechowa łączy przedni kolektor wydechowy (**nr kat. 1037**) z tylnym tłumikiem (**nr kat. 1017**). Od rury wydechowej odchodzi składający się z dwóch rurek łącznik z zaworem podgrzewacza filtra powietrza (**nr kat. 1031**). Rurkę łącznikową należy wspawać do rury wydechowej dopiero po dopasowaniu jej do wirowego filtra powietrza. Należy zwrócić uwagę aby rurka połączeniowa wchodziła około 10 mm w rurę wydechową. Końcówkę rurki należy obciąć pod kątem 45°. Tylko w ten sposób spowodujemy wdmuchiwanie spalin do podgrzewacza filtra.

1017 Tłumik tylny.

Nasz tłumik jest produkowany na podstawie oryginalnych rysunków. Dlatego jest zgodny zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz z oryginałem. Wewnątrz są trzy komory rozprężne. Podczas montażu należy zwrócić uwagę aby uszy tłumika znalazły się od wewnątrz uchwyty znajdującego się na ramie motocykla. Jeżeli tłumik będzie zamontowany na zewnątrz, to spowoduje to kłopoty z mocowaniem pojemnika a także utrudnia korzystanie z dźwigni rozruchowej. Tłumiki o złych wymiarach powodują najczęściej konieczność dokonywania zmian a to w zawieszeniu pojemnika, a to w rurze wydechowej lub w uchwycie podnóżka.

1018 Osłona tłumika.

Osłona przed groźbą oparzenia przez rozgrzany tłumik. Osłona posiada jedno wycięcie na rurę wylotu spalin u góry i jedno na dole. Pierwsze tłumiki miały końcówkę odprowadzania spalin poprowadzoną górą i dlatego istnieje górne wycięcie. Później, zmieniono wylot spalin i poprowadzono go dołem. Dlatego mamy dolne wycięcie. Osłona płasko przylega do tłumika i tak jest w oryginale. Nie ma potrzeby doginania jej krawędzi jak czyni wielu domorosłych konstruktorów.

1031 Zawór podgrzewacza filtra powietrza.

Zawór otwiera lub zamyka podgrzewanie filtra powietrza. Należy zwrócić uwagę, podgrzewanie należy zacząć od temperatury niższej od +10 C. Przy działającym ogrzewaniu, spaliny wydostają się z filtra powietrza (**nr kat. 1001**) małą rurką znajdującą się w podstawie filtra.

1037 Kolektor wydechowy.

Bardzo ważne są wymiary zewnętrzne kolektora wydechowego. Przy niewłaściwych wymiarach możemy mieć kłopoty z uderzaniem stojaka przedniego błotnika, podczas pracy przedniego widelca, o kolektor wydechowy. Kolektor powinien posiadać od strony silnika zagłębienie, które umożliwi dosunięcie kolektora maksymalnie do silnika. Brak takiego zagłębienia świadczy o tym, że kolektor na pewno

jest zbyt odsunięty od silnika. W ofertach sprzedaży znajdują się kolektory, które

- nie pasują do silnika
- utrudniają pracę przedniego widelca
- utrudniają kierowanie motocyklem
- blokują wyjście spalin prowadząc do spadku mocy a mogą być także przyczyną uszkodzenia silnika.

3016 Zaślepka otworu.

Zaślepka zakrywa otwór w bębnie hamulcowym. Przez otwór dokonuje się regulacji hamulców hydraulicznych (obracając pokrywami znajdującymi się na cylinderkach).

3039 Klucz specjalny nakrętki koła.

Tylko użycie takiego klucza umożliwi łatwe odkręcenie (i przykręcenie) nakrętki (**nr kat. 3129**) stanowiącej pokrywę łożysk koła. Przed rozpoczęciem demontażu nakrętki należy wykrócić wkręt blokujący (wkręt z nacięciem pod płaski śrubokręt).

3079 Wstawka naprawcza zabieraka koła.

Wstawka zapewnia możliwość usprawnienia dobrego koła, w którym jedynie zabierak jest uszkodzony. Stary zabierak należy roztoczyć na tokarni na odpowiedni wymiar i w jego miejsce wcisnąć wstawkę. My dodatkowo obspawujemy wstawkę z piastą i ponownie przetwarzamy tak aby uzyskać oryginalny wygląd.

3130 Tuleje dystansowe łożysk koła.

Obie tuleje spełniają bardzo ważną rolę. Dystansują odpowiednio wewnętrzne i zewnętrzne bieżnie łożysk kół. Dopuszczalny luz osiowy łożysk tocznych wynosi 0,03 mm. Jeżeli w długościach tulei zewnętrznej i tulei wewnętrznej wystąpi różnica przekraczająca tę wartość, należy się spodziewać, że zamontowane łożyska będą osiowo obciążone co niechybnie doprowadzi do ich uszkodzeń. O tym, że łożyska uległy uszkodzeniu przekonamy dopiero po kilkuset kilometrach. Nie szukajmy wtedy przyczyny w złej jakości łożyskach (co prawda i to się może zdarzyć przy użyciu tanich, nie wiadomo jakiego pochodzenia łożyskach) a w niewłaściwie przeprowadzonym montażu.

Uszkodzonych końców tulei wewnętrznej nie można naprawić przez ich splanowanie. Taka naprawa doprowadzi do osiowego obciążenia łożysk kulkowych i w efekcie do ich grzania się. W przypadku tylnego koła może nastąpić taki wzrost temperatury łożysk i współpracującej z nimi osi, że nastąpi zablokowanie koła.

Podobne zjawisko wystąpi, jeżeli w montażu użyjemy uszczelnacza (**nr kat. 3194**) o niewłaściwych wymiarach (grubość). Wystąpi tutaj przesunięcie osi w kierunku zabieraka co musi doprowadzić do blokady koła.

Możliwość wystąpienia blokady koła nie wynika z błędnych założeń konstrukcyjnych. Problem pojawia się dopiero wtedy gdy restaurujący motocykle zaczynają dokonywać samodzielnie zmian bez świadomości (brak wiedzy?) jak istotne są wymiary tulei dystansowych, uszczelnacza czy tulei dystansowej (**nr kat. 3081**) w przekładni głównej.

3323 Szprychy.

Komplet szprych na jedno koło składa się z 20 krótkich, 20 długich szprych oraz 40 nypli (nakrętek). Szprychy tak jak oryginalne posiadają wzmacniające pogrubienia oraz walcowane gwinty. Wszystkie elementy są stalowe.



3328 Pierścień zabezpieczający.

Pierścień przykręcany jest do bębna hamulcowego trzema wkrętami. W przypadku pęknięcia szprychy, pierścień uniemożliwia wpadnięcie oderwanej części szprychy do bębna hamulcowego. Oderwana część szprychy może, gdy nie ma pierścienia, dostać się pomiędzy rozpierek a szczękę hamulcową i zablokować hamulec.

