

Widelec trapezowy

Panuje dość powszechne przekonanie, że widelec KS 750 w przeciwieństwie do widelca R75, jest konstrukcją przestarzałą. Pogląd taki jest całkowicie nieuprawniony. Naturalnie patrząc z perspektywy dnia dzisiejszego widelec trapezowy w porównaniu z widelcem teleskopowym może nam jawić się jako konstrukcja bardzo archaiczna a przez to gorsza.

Wystarczy jednak dokładnie porównać oba motocykle aby móc wyciągnąć inne wnioski. Wymagania dla widelca tak ciężkiego motocykla jakim jest niewątpliwie BMW R75 zostały najwyraźniej niedoszacowane. Współcześnie każda "125" enduro ma mocniejszy i dłuższy widelec. Musimy pamiętać, że zawieszenie R75 jest doświadczeniem z początku drogi rozwoju widelca teleskopowego a w przypadku widelca KS 750 mamy do czynienia z najwyższym punktem w 30 letniej historii udoskonaleń tej konstrukcji. Jazda terenowa wyraźnie wskazuje, że zawieszenie KS 750 lepiej amortyzuje, jest bardziej stabilne i bardziej wytrzymałe od zawieszenia R75. Mimo tego, na skutek niewystarczającej dbałości o właściwą obsługę, bardzo często widełce trapezowe znajdują się w fatalnym stanie. Najczęściej na skutek "zdarzeń losowych" widełce ulegały skrzywieniom, które naprędcie poddawano prowizorycznym, powierzchownym naprawom. Niezwrócenie uwagi na rozszczelnienie pierścieni uszczelniających (nr kat. 1173) wywołuje wyciek oleju z urządzenia tłumienia olejowego. Elementy urządzenia pracujące długi czas bez smarowania ulegają uszkodzeniu. Występowały dwa rodzaje widelców:

1. Widelec krótki - 1 model
2. Widelec długi - 2 model

Były także dwa rodzaje amortyzatora skrętu:

- 1 model (nr kat. 1237) - bez regulacji
- 2 model (nr kat. 1277/1143) - umożliwia regulację dzięki pokrętlu (nr kat. 1158)

1063 Sprężyna.

Przy renowacji widelca stare sprężyny muszą być bezwzględnie wymienione na nowe. Stare sprężyny wskutek zmęczenia materiałowego utraciły przewidziane dla nich właściwości i powodują, że podczas jazdy dolny wahacz widelca będzie uderzał o błotnik. Nawet jeżeli stara sprężyna ma długość prawie odpowiadającą nowej, to nie świadczy, że ma ona odpowiednią twardość.

1071 Bieżnia łożyska.

Bieżnia 1071 ma standardowy wymiar. Bieżnia 1071-1 ma zmniejszoną wewnętrzną średnicę. Po zamontowaniu nowych bieżni należy przeszlifować dźwignię widelca (nr kat. 1271) na odpowiedni wymiar i zastosować nowe igiełki (nr kat. 1082).

1152 Śruba regulacyjna dźwigni.

Śruby służą do ustawienia jednakowego nacisku sprężyn w widelcu. W łeb śruby wkręcona jest smarowniczką umożliwiającą smarowanie końcówki popychacza.

1153 Popychacze widelca.

Popychacz umieszczony jest między śrubą regulacyjną (nr kat. 1152) a końcówką rurki popychacza (nr kat. 1154). Na popychaczu umieszczony jest gumowy pierścień prowadzący (nr kat. 1517), który ustawia centralnie popychacz w rurce popychacza zapobiegając w ten sposób uderzeniu sprężyny głównej (nr kat. 1063) o ściankę goleni. Mała sprężyna (nr kat. 1182) uniemożliwia, podczas szybkiej pracy zawieszenia, wypadnięcie końcówki popychacza z główki śruby regulacyjnej (nr kat. 1152).

1154 Rurka popychacza.

Umieszczona jest wewnątrz dużej sprężyny (nr kat. 1063). Wewnątrz rurki, na jej dnie, umieszczona jest panewka, w której osadzana jest końcówka popychacza (nr kat. 1153). Cała siła amortyzowania przenoszona jest za pośrednictwem rurki popychacza.

1210 Uchwyt reflektora.

Komplet. Wyposażony w podkładki z nacięciami umożliwiającymi zmianę ustawienia reflektora.

3408 Klucz 36/41.

Klucz ten ma mniejszą grubość niż normalne klucze. Dzięki temu zapewnia swobodne operowanie przy nakrętkach regulacyjnych (nr kat. 1270 i 1270-1).

