

1028 Koło zamachowe

Do najczęściej spotykanych wad starych kół zamachowych należy zniszczony otwór osadczy (stożkowy) koła na wale korbowym. Otwór ten, z różnych względów, bywa często przerabiany i stożek otrzymuje nieprawidłową zbieżność. Występują także uszkodzenia na wewnętrznym uzębieniu. Ostatnia z wymienionych wad jest przyczyną nieprawidłowego działania sprzęgła.

Objawia się to następującym zjawiskiem. Przy pracującym silniku, po wrzuceniu pierwszego biegu (odbywa się to z oporem) i wciśniętej dźwigni sprzęgła, silnik mimo wszystko „ciągnie”.

Jeszcze jedną spotykaną wadą jest uszkodzona powierzchnia, po której pracuje simering. Skutkiem tego jest wyciek oleju na koło zamachowe.



1033 Nakretka mocowania koła zamachowego

Dzięki swej konstrukcji (kołnierz) umożliwia docięnięcie koła zamachowego do wału korbowego z odpowiednio dużą siłą.

1034 Podkładka dociskowa

Podkładka umiejscowiona jest pomiędzy łożyskiem osadzonym na wale korbowym a kołem zamachowym. Podkładka zapobiega przesuwaniu się wału korbowego podczas wysprzęglania.

Brak podkładki lub jej niewłaściwe parametry umożliwiają przesunięcie się wału skutkujące przesunięciem korbowodów w stosunku do tłoków, tarciem koła zębatego umieszczonego wale, koła zamachowego i wirnika prądnicy o obudowę silnika.

1047 Sprężyna sprzęgła

Podczas naprawy głównej silnika należy stare, „zmęczone” sprężyny wymienić na nowe. Słabe sprężyny są najczęściej przyczyną ślizgania się sprzęgła.

1050 Wyciskowe łożysko sprzęgłowe

Łożysko musi być mocno osadzone w tarczy sprzęgłowej. Łożysko jest zabezpieczone przed obróceniem się w tarczy wciśniętym w jego obudowę trzpiennikiem. Należy sprawdzić

czy po wciśnięciu w tarczę, łożysko nie wystaje ponad tarczę. Wystające łożysko będzie podczas wysprzęglania opierać się o wał korbowy. Popychacz sprzęgła należy wprowadzić do łożyska stroną zaobloną.



1161 Tarcze sprzęgłowe

Tarcze wykonane są z użyciem materiałów bezazbestowych. „Przypalone” lub głęboko zaolejone tarcze sprzęgłowe należy bezwzględnie wymienić, gdyż nie gwarantują wystarczającej siły ciernej.

1198 Popychacz sprzęgła z prowadnikiem

Szybko obracający się popychacz osadzony jest z jednej strony w łożysku wyciskowym a z drugiej w prowadniku, na dnie którego umieszczona jest kulka. Należy stosować tylko popychacze odpowiednio hartowane.

1218 Narzędzie blokujące

Narzędzie służy do zablokowania koła zamachowego podczas odkręcania śruby i nakrętki koła zamachowego.

1228 Śruba regulacyjna w dźwigni sprzęgła

Śruba ma gwint drobnozwojowy i zakończona jest kwadratem. Śruba musi być hartowana do odpowiedniej twardości. Zbyt długa śruba może opierać się o błotnik.

1229 Tarcza sprzęgłowa pośrednia (cienka)

Patrz numer katalogowy 12030.

1230 Tarcza sprzęgłowa (gruba)

Tarcza musi być równa i nieskorodowana co zapewni właściwe działanie sprzęgła. Skrzywienie tarczy możemy sprawdzić przykładając do niej liniał. Należy pamiętać, że sprzęgło ma tylko 2,2 mm miejsca na rozłączenie. Jeżeli każda z tarcz będzie skrzywiona tylko o 0,5 mm to wystąpią problemy z wysprzęglaniem. Planowanie tarcz nie daje pozytywnych rezultatów, gdyż cieńsze tarcze ulegają jeszcze szybszemu skrzywieniu się.

1283 Sprężyna odciażająca

Sprężyna umieszczona jest na linie sprzęgłowej pomiędzy dźwignią sprzęgła a obudową skrzyni biegów. Zapewnia wstępne naprężenie dźwigni sprzęgła.

