

1035 Wałek napędowy

Pięcioczęściowy wałek napędowy jest ulepszoną wersją pierwotnie stosowanego wałka trzyczęściowego. Wałek składa się z 2 kieliszków zabierakowych, 2 zabieraków wewnętrznych i wałka z wielowypustami na obu końcach. W działaniu wałek pięcioczęściowy jest o wiele lepszy od trzyczęściowego. Wałek może być wymieniany tylko jako kompletny zestaw.

1035-2 Wałek napędowy

Jest to wałek napędowy pięcioczęściowy zmodyfikowany według naszego pomysłu. Odpowiednio dobrana długość zabieraków wewnętrznych i samego wałka umożliwiają wymontowanie wałka bez konieczności przesuwania skrzyni biegów do przodu lub czasem bardzo trudnego lub wręcz niemożliwego demontażu przekładni głównej.

1038 Tuleja dvtansowa

Tuleja musi mieć odpowiednią długość. Należy zwrócić uwagę na wysokość odsadzenia od strony łożyska koła. Zbyt niskie może doprowadzić do zablokowania koła lub co gorsza do obrócenia się osi a tym samym do zerwania gwintu w tulei (nr kat. 3032).

1042 Oś tylnego koła

Oś posiada lewy gwint. Przed montażem oś należy dobrze nasmarować towotem. Ułatwi to później, gdy zajdzie taka potrzeba, wyciągnięcie osi z koła.

1292 Odpowietrznik

Tylko w obudowie przekładni głównej KS 750 występuje odpowietrznik. Nie ma go w BMW R75.

3011 Nity

Oryginalnie okładziny cierne były mocowane do szczęk hamulcowych przy użyciu miedzianych nitów rurkowych. Nity muszą być odpowiedniej długości i średnicy oraz dawać się łatwo rozklepywać.

3031 Osłona z filcem

Osłona zabezpiecza bieżnię kieliszka sprzęgającego w miejscu jego styku z simeringiem przed dostawaniem się brudu.

3032 Tuleja z lewym gwintem

Często, z różnych powodów, dochodzi do zniszczenia gwintu znajdującego się wewnątrz tulei. Nie można wtedy dokręcić osi koła. Wymiana tulei wymaga rozebrania przekładni głównej. Wymianę tulei należy zlecić warsztatowi dysponującemu odpowiednimi maszynami.

3062 Kamienie wodzika blokady

Kamienie umieszczone są w wodziku sterującym przesuwką

załączającą blokadę mechanizmu różnicowego. Zużyte kamienie muszą być wymienione, gdyż została starta warstwa utwardzona. Spowoduje to jeszcze szybsze zużywanie się kamieni a przy okazji także przesuwki.

3081 Tuleja dvtansowa

Ponieważ powierzchnia zewnętrzna tulei współpracuje z simeringiem, musi być ona czysta, twarda i szlifowana. Jeżeli jest inaczej, to nie uzyskamy szczelności z simeringiem i olej z przekładni będzie wydostawał się na zewnątrz zaolejając między innymi szczęki hamulcowe. Także zachowanie właściwej długości tulei jest bardzo ważne. Zbyt krótka (wystarczy tylko o 0,5 mm) tuleja powoduje, że po dokręceniu osi koła, zabierak koła będzie naciskał na zębate koło zabierakowe. Efektem tego będzie to, że oś wprawdzie da się przykręcić ale łożyska koła i łożysko dyferencjału zostają bardzo niekorzystnie, osiowo obciążone. W czasie jazdy nadmiernie obciążone łożyska rozgrzeją się do wysokiej temperatury. Spowoduje to zwiększenie wymiarów osi, tulei i koła napędowego. Dojdzie do zablokowania tylnego koła. Następstwem tego będzie albo pęknięcie osi lub zerwanie gwintu w tulei znajdującej się w obudowie. W takim przypadku wyjęcie osi będzie wiązało się z jej przecięciem.

3114 Przesuwka kłowa

Przesuwka kłowa służy do załączenia blokady mechanizmu różnicowego. Spowodowane zużyciem zaoblenie kłów sprzęgających wywołuje samoczynne rozłączanie się blokady, co może powodować uszkodzanie innych elementów przekładni głównej. Zjawisko samoczynnego rozłączania występuje najczęściej podczas zmiany obciążeń (dodawanie lub odejmowanie gazu).

3116 Zębátka piasty

Zębátka sprzęgana jest z zabierakiem tylnego koła i w ten sposób przenosi napęd z przekładni na koło. Popękane, wykruszone uzębienie zwiększa niebezpieczeństwo, że któryś z zębów pęknie i wpadnie między uzębienie. Doprowadzi to do wielkich szkód, z pęknięciem obudowy włącznie. Wystrzone uzębienie zabieraka koła powoduje powstanie zbyt dużego luzu efektem którego będą wyraźnie słyszalne uderzenia podczas zmiany obciążeń.

3156 Okładzina cierna

Od czasu gdy w Pirenejach, w dwóch naszych motocyklach od szczęk hamulcowych odkleiły się okładziny cierne (dwóch różnych producentów), stosujemy do ich mocowania tylko i wyłącznie nity. Bęben hamulcowy ma standardowo wewnątrz 250 mm średnicy. Nasze okładziny są o 1 mm grubsze od standardu. Dzięki temu w przypadku konieczności roztoczenia bębna okładziny możemy przetoczyć na właściwy wymiar.

3125 Pokrywa pośrednia

Uszkodzenie pokrywy następuje najczęściej na skutek pęknięcia któregoś z zębów na jednym z licznych kół zębatych znajdujących się w mechanizmie różnicowym i jego wpadnięcie między inne koła zębate. Nasza pokrywa odlewana jest z użyciem specjalnie wykonanego modelu odlewniczego i dlatego posiada wymiary zgodne z oryginałem.

3215 Pokrywa

Najczęściej występujące uszkodzenie to zniszczony gwint pod dużą nakrętkę sprzęgającą ramę kosza z obudową przekładni. Pokrywa odlewana jest z użyciem specjalnie wykonanego modelu odlewniczego i dlatego posiada wymiary zgodne z oryginałem. Pokrywa sprzedawana jest bez dźwigni załączania blokady.

3411 Pokrywa

Pokrywa zabezpiecza łożyska wałka atakującego przed przesunięciem i jednocześnie stanowi obudowę simeringu. Pokrywa odlewana jest z użyciem specjalnie wykonanego modelu odlewniczego i dlatego posiada wymiary zgodne z oryginałem.

3513 Pierścień gumowy

Pierścień gumowy służy do amortyzowania i jednocześnie do usztywnienia połączenia tyłu ramy wózka z obudową przekładni. Zarówno dla wózka BW 40 BW 43 pierścień jest taki sam. Należy stosować tylko pierścienie o właściwych wymiarach i właściwej twardości gumy.

