

2016 Sprężyna startera.

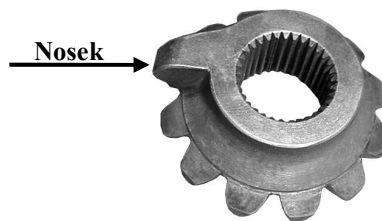
Odgięte końcówki sprężyny stanowiąc punkty ich zaczepienia muszą mieć dokładne zachowane położenie w stosunku do siebie. Przy błędnym położeniu końcówek, prawidłowa regulacja naciągu (a więc i położenia dźwigni startera) staje się niemożliwa.

2019 Trzpień zderzakowy ze sprężyną.

Trzpień poprzez sprężynę amortyzuje szybki powrót dźwigni startera do pozycji wyjściowej. Jeżeli sprężyna jest uszkodzona lub nakrętka oporowa jest źle dokręcona to prowadzi do, zwielokrotnionego w swej sile, uderzenia noska oporowego na zębniku kół stożkowych o trzpień. Ponieważ gwint w obudowie (**M 22 x 1,5**) często bywa uszkodzony, na życzenie dostarczamy trzpień z gwintem **M24 x 1,5**.

2034 Koła stożkowe startera.

W kołach tych najczęściej uszkodzone są: noski oporowe lub zęby pracujące tylko na małym wycinku koła. Naprawa może polegać tylko na wymianie kół. W przypadku kół z nowej produkcji, szczególną uwagę należy zwrócić na jakość ich hartowania.



2053 Dźwignia blokady mechanizmu różnicowego.

Proszę zwrócić szczególną uwagę aby cięgno łączące tą dźwignię z dźwignią umieszczoną na obudowie przekładni głównej miało właściwą długość, tzn. by było właściwie wyregulowane.

Należy montować tylko dźwignie, które w 100% zapewnią pozostanie dźwigni w żądanym przez nas położeniu.

Nie jest najprzyjemniejszym doświadczenie, gdy w czasie jazdy dźwignia przesunie się (np. na skutek drgań) w pozycję "blokada" (Sperrn). Biorąc szybko zakręt, zdziwimy się bardzo, że mimo naszych usiłowań, motocykl pojedzie prosto.

Blokadę mechanizmu różnicowego załączać tylko wtedy, gdy motocykl nie porusza się.

Wyłączenie blokady można przeprowadzić w czasie jazdy. Należy tylko przy tej czynności odjąć gaz.

2069 Koło startera z zapadką.

W przypadku, gdy wewnętrzne uzębienie koła zostanie zużyte a towarzyszy temu także zużycie zapadki, wystąpi zjawisko "ześlizgiwania" się dźwigni startera podczas rozruchu. Zaradzić temu można tylko wymieniając koło wraz z zapadką. Wymiana tylko zapadki mija się z celem. Zapadka stanowi bardzo istotny element całego mechanizmu i musi być precyzyjnie dopasowana do koła. Tylko wtedy jest w stanie przenosić bardzo duże obciążenia występujące podczas uruchamiania silnika.

Bardzo ważne jest ustawienie właściwej pozycji zapadki wobec płytki blokującej (**nr kat 2188**). Jeżeli nie dopilnujemy tego, to podczas szybkiego powrotu dźwigni startera (uruchamianie silnika) zapadka cofnie się zbyt daleko (za płytkę blokującą) i zablokuje skrzynię biegów.

2097 Wałek koła stożkowego i koła z zapadką.

Na wałku osadzone jest koło startera z zapadką (**nr kat. 2069**) i koło stożkowe startera (**nr kat. 2034**). Najczęściej występująca wada to uszkodzony (powyłamywany) drobny wielowypust. Należy także zwrócić uwagę aby osadzona w obudowie skrzyni biegów tulejka (**nr kat. 2120**) nie miała w stosunku do wałka zbyt dużego luzu. Gdy luz jest za duży wałek przekrzywia się i ulega szybszemu zniszczeniu.

2098 Oś dźwigni startera.

Także i w przypadku tego wałka, najczęściej występującą wadą jest uszkodzenie zębów drobnego wielowypustu. W wielu skrzyniach biegów oś poczyniła spustoszenia w postaci rozbicia otworu osadczego. Z myślą o takich przypadkach produkujemy osie, które mają średnicę zewnętrzną większą o 0,50 mm. Dzięki temu wystarczy otwór powiększyć rozwiertakiem aby znów uzyskać prawidłowe prowadzenie dźwigni rozruchowej. Osie te posiadały dwójakie wykonanie. Raz były wyposażone w pierścień zaciskowy zabezpieczający koło stożkowe przed zsunieniem się

z osi a w drugim przypadku zabezpieczenie takie stanowiła wkręcana śruba M 8.

2122 Dźwignia startera.

Dźwignia startera występowała w dwóch wykonaniach. Dźwignia prosta, taką jaką i my dostarczamy (pokazane na zdjęciu) i dźwignia wygięta z pierwszego okresu produkcji. Wygięcie zapobiegało uderzaniu nogą o lewy podnózek pasażera podczas uruchamiania silnika. Następnie zmodyfikowano zarówno podnózek jak dźwignię. Naszej dźwigni (**nr kat. 2122**) odpowiada podnózek pasażera (**nr kat. 2063**) wraz z mufą gumową (nr kat. 3520).

2143 Klin.

Klin blokowania dźwigni startera oprócz właściwych wymiarów musi posiadać odpowiednią twardość uzyskaną po obróbce cieplnej.

2159 Kulki - końcówki.

Kulki wykonane były z twardego tworzywa sztucznego (ebonit).

2171 Pokrywa z pierścieniem uszczelniającym.

Pokrywa zaopatrzona jest w pierścień filcowy, który zabezpiecza przestrzeń między osią (**nr kat. 2098**) a obudową, przed dostawianiem się kurzu.

2175 Dźwignia zmiany biegów z zapadką.

Ręczna dźwignia załączania biegów w BMW R75 służy także jako wskaźnik załączenia aktualnego biegu. Zapadka uniemożliwia przypadkowe, niekontrolowane załączenie biegu wstecznego.

Uwaga: Często zdarza się, że dźwignie przełączania ręcznego są źle zmontowane (np. trzpień ciągnął zaważając o siebie) i podczas pracy występują nieprzewidziane opory. Uniemożliwia to płynne, bez zacięć, przełączanie biegów.