

### **2012 Walek napędowy.**

Walek posiada od strony skrzyni biegów otwór, w który wchodzi kulista końcówka wałka głównego. Zużyta końcówka kulista powoduje szybkie zniszczenie przegubu (**nr kat. 2046**). Celem zabezpieczenia wejścia wałka do skrzyni przed brudem, stosowana jest osłona (**nr kat. 2195**). Osłona składa się z pokrywy i wypełniającego ją filcu. Otwór w filcu jest dopasowany do profilu wałka napędowego.

### **2013 Oś tylnego koła.**

Oś posiada lewy gwint. Przed montażem oś należy dobrze nasmarować towotem. Ułatwi to przy późniejszym demontażu wyciągnięcie osi z koła.

**2104 Tuleja dystansowa.** Tuleja musi mieć odpowiednią długość. Należy zwrócić uwagę na wysokość odsadzenie od strony łożyska koła. Zbyt niskie może wywołać zablokowanie koła lub co gorsza obrócenia osi a tym samym zerwaniem gwintu w tulei (**nr kat. 3032**).

### **3011 Nity.**

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

**3031 Osłona z filcem.** Osłona zabezpiecza przed przedostawaniem się brudu na bieżnię kieliszka sprzęgającego stykającą się z simeringiem.

### **3032 Tuleja z lewym gwintem.**

Z różnych powodów dochodzi często do zniszczenia gwintu. Nie można wtedy dokręcić osi koła. Wymiana tulei wymaga rozebrania dyferencjału. Wymianę tulei należy zlecić specjalistycznemu warsztatowi.

### **3062 Kamienie wodzika blokady.**

Kamienie umieszczone są w wodziku sterującym przesuwką załączającą blokadę mechanizmu różnicowego. Zużyte kamienia muszą być wymienione, gdyż została starta warstwa utwardzona. Spowoduje to jeszcze szybsze zużywanie się kamieni a przy okazji także przesuwki.

### **3081 Tuleja dystansowa.**

Ponieważ powierzchnia zewnętrzna tulei współpracuje z simeringiem, musi być ona czysta, twarda i szlifowana. Jeżeli jest inaczej, to nie uzyskamy szczelności na styku z simeringiem i olej z przekładni będzie wydostawał się na zewnątrz zaolejając między innymi szczęki hamulcowe. Także utrzymanie właściwej długości tulei jest bardzo ważne. Za krótka (wystarczy 0,5 mm) tuleja powoduje, że po dokręceniu osi koła, zabierak koła będzie naciskał na koło zębate napędowe. Efektem tego będzie to, że oś wprawdzie da się przykręcić ale łożyska koła i łożysko dyferencjału zostają bardzo niekorzystnie, osiowo obciążone. Podczas jazdy spowoduje to rozgrzewanie się łożysk do wysokiej temperatury. Rozgrzanie łożysk wywoła rozszerzenie się tulei, osi i koła napędowego. Dojdzie do zablokowania tylnego koła. Następstwem tego będzie pęknięcie osi lub zerwanie gwintu w tulei znajdującej się w obudowie. Wtedy aby zdemontować oś trzeba ją przeciąć.

### **3114 Przesuwka kłowa.**

Przesuwka kłowa służy do załączania blokady mechanizmu różnicowego. Spowodowane zużyciem, zaoblenie kłów wywołuje samoczynne rozłączanie się blokady co może spowodować uszkodzenia innych elementów dyferencjału. Zjawisko rozłączania występuje najczęściej podczas zmiany obciążeń (dodawanie lub odejmowanie gazu).

### **3116 Zębátka piasty.**

Sprzęgana jest z zabierakiem tylnego koła i w ten sposób zębátka 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 przekładni włącznie. Wyostrome uzębienie zabieraka koła powoduje powstanie zbyt dużego luzu efektem czego będą wyraźnie słyszalne uderzenia podczas zmiany obciążeń.

### **3125 Pokrywa pośrednia.**

Uszkodzenie pokrywy najczęściej następuje na skutek pęknięcia któregoś z zębów na jednym z licznych kół mechanizmu różnicowego i wpadnięcia go między inne koła zębate. Pokrywa odlewana jest ze specjalnie wykonanego modelu odlewniczego i dlatego posiada wymiary zgodne z oryginałem.

### **3156 Okładzina cierna.**

Od czasu gdy w Pirenejach w dwóch motocyklach odkleiły się od szczęk hamulcowych okleiny cierne (różnych producentów) stosujemy do ich mocowania tylko i wyłącznie nity. Bęben hamulcowy w kole ma standardowo 250 mm. Nasze okładziny cierne są o 1 mm grubsze od standardu, dzięki czemu w przypadku roztoczeniu bębna hamulcowego możemy szczęki przetoczyć na optymalny wymiar.

### **3215 Pokrywa.**

Najczęściej występujące uszkodzenie to zniszczony gwint pod dużą nakrętkę sprzęgającą ramę kosza z obudową przekładni. Pokrywa odlewana jest ze 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 ze 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. Dla wózków BW 40 i BW 43 pierścień jest taki sam. Należy zwrócić uwagę na wymiary pierścienia i właściwą twardość gumy.