

3022 Koła satelitów

Koła satelitów osadzone są bezpośrednio na osiach przez co współpracują ze sobą elementy wykonane z tego samego materiału i o tej samej twardości. Normalnie jest to niekorzystne zjawisko. Jednak w mechanizmie różnicowym koła na osiach obracają się z niewielką prędkością i w ograniczonym zakresie. Dlatego praca „twarde” na „twardym” nie powoduje szkód. Inaczej jest, gdy odłączony jest napęd wózka i celem umożliwienia dalszej jazdy załączymy blokadę mechanizmu różnicowego. Gwarantujemy sobie uszkodzenie kół zębatach i osi.

Podczas montażu kół satelitów należy zwrócić uwagę aby koła były zwrócone znaczkami do środka. W innym przypadku koła nie będą ze sobą swobodnie współpracowały. Po błędnym montażu koła będą się co prawda obracały, ale w pewnym momencie będzie następowało wyraźne przyhamowanie świadczące o blokowaniu się kół. Błędny montaż doprowadzi do wyłamania się zębów w którymś z kół.

Koła wymieniać tylko kompletami.

3023 Centralne koło zębate

Informacje: patrz opis artykułu 3022.

3041 Kieliszek sprzęgający

Zużyty kieliszek należy wymienić (jako komplet wraz z zabierakiem wewnętrznym). Łączny luz wszystkich elementów przenoszenia napędu (wyjście ze skrzyni biegów-wyjscie i wyjście napędu z przekładni głównej-wyjscie do zwolnicy) nie powinien przekraczać 1/2 obrotu.

Wiele małych (pojedynczych nawet akceptowalnych) luzów na poszczególnych elementach stworzy ostatecznie duży luz. Będzie to wywoływać silne uderzenia podczas hamowania a wręcz przy każdej zmianie obciążenia. Każde takie uderzenie nieuchronnie przybliży czas awarii najsłabszego elementu układu.

3115 Trzpień z kołem zębatym

Trzpień osadzony jest jednym końcem w tulei umieszczonej w trzpieniu koła zębatego (nr kat. 3131). Trzpień należy osadzić przed zamontowaniem mechanizmu różnicowego. Pamiętajcie o założeniu pierścienia zabezpieczającego.

3122 Koło talerzowe z wałkiem atakującym

Koło talerzowe wraz z wałkiem atakującym ma przełożenie 12:33. Takie przełożenia stosowane były zarówno w R75 jak i w KS 750 (zgodnie z okólnikiem ministerstwa wojny z 1941 roku). Zestawienie, nie sygnowanych tym samym oznaczeniem, czyli nie z kompletu, używanego koła talerzowego i wałka atakującego spowoduje ich szybkie zniszczenie. Nastąpi wyłamanie zębów. Także zestaw posiadający te same numery ale mający przy tym wyraźne zużycie uzębienie, musi być

koniecznie wymieniony na w pełni sprawny. Wykruszone zęby na pewno doprowadzą do pęknięcia obudowy.

Oferowane przez nas koła talerzowe i wałki atakujące są „parowane” a to oznacza zestawienie ich w pary i dokonanie pomiarów potwierdzających zgodność na współpracę. Każdy zestaw otrzymuje indywidualny numer będący także poświadczeniem jego prawidłowości.

Nasze zestawy są właściwie hartowane. To znaczy, że nie tylko mają właściwą twardość ale także, iż w procesie hartowania nie uległy skrzywieniu. Można to rozpoznać po tym, że spodnia strona koła talerzowego po procesie hartowania nie była szlifowana ani powtórnie przetaczana (nie ma różnicy w barwie spodu koła talerzowego a barwą pozostałej części). Oryginalny rysunek techniczny informuje, że spód koła talerzowego był dokładnie, precyzyjnie toczony a nie szlifowany.

Przy zakupie zwracajcie uwagę, czy spodnia strona koła talerzowego jest szlifowana lub czy ma inną barwę. Jeżeli jest szlifowana, możecie być całkiem pewni, że cały zestaw a więc wałek ataku i koło talerzowe w procesie hartowania uległy skrzywieniu. Talerz, celem zapewnienia dobrego przylegania do obudowy mechanizmu różnicowego, został od spodu przeszlifowany. A co zrobiono z górą koła talerzowego? Ta pozostała krzywa ale o tym przekonacie się później.

Oferowane przez nas zestawy koła talerzowe- wałek atakujący są numerowane, są proste, są wykonane z najlepszych materiałów i na podstawie oryginalnych rysunków.

3131 Trzpień z kołem zębatym

Trzpień stanowi wyjście napędu na koło wózka. Tuleja współpracująca z trzpieniem zębatym (nr kat. 3115) nie może nosić śladów poważnego zużycia. Najczęstsze uszkodzenia występują na wielowypuście, po którym przemieszcza się przesuwka kłowa (nr kat. 3114) sterująca blokowaniem mechanizmu różnicowego i na którym zamocowany jest kieliszek sprzęgający (nr kat. 3041). Duży luz występujący w tych miejscach wskazuje na konieczność wymiany trzpienia z kołem zębatym na nowy.

3501 Gumowy uszczelniacz kieliszka sprzęgającego

Pierścień gumowy służy do uszczelnienia połączenia zabieraka wewnętrznego z kieliszkiem sprzęgającym. Wolną przestrzeń pomiędzy zabierakiem wewnętrznym a kieliszkiem należy wypełnić towotem. Brak pierścienia powoduje dostawanie się brudu na smar i zamienia ten smar w środek ścierny doskonale przyspieszając zużycie elementów współpracujących.

