

4044 Ściągacz prowadnic szklanek

Ściągacz służy do wyciągania prowadnic szklanek zaworowych z bloku silnika a także do ich wprowadzania. Ściągacz pomocny jest także przy wyciąganiu z bloku silnika obudowy łożyska wału korbowego.

1089 Panewki przygotowane są do osadzenia w korbowodach. Przedstawione poniżej wymiary panewek są wymiarami na jakie należy szlifować czopy wału korbowego.

1089 = 41,98 mm
1089-1 = 41,73 mm
1089-2 = 41,48 mm
1089-3 = 41,23 mm
1089-4 = 40,98 mm
1089-5 = 40,79 mm
1089-6 = 40,54 mm

1322 Tłoki mogą mieć wymiar od 75,0 do 76,0 mm. Nasze tłoki są tłokami produkowanymi przez fabrykę tłoków na nasze specjalne zamówienie i wyłącznie dla nas. Posiadają nowoczesne, bardzo dobrej jakości pierścienie redukujące zużycie oleju. Zużycie oleju przy zastosowaniu tych tłoków porównywalne jest z oryginalnymi wartościami. Przy zastosowaniu źle dorabianych tłoków zużycie może sięgać nawet 1-3 litrów na 1000 kilometrów.

Nasze tłoki wraz z odpowiednio wyprodukowanymi korbowodami łącznie dają oryginalną wysokość wynoszącą 174 mm.

4602-1 Koła rozrządu Komplet kół składa się z koła umieszczonego na wałku rozrządu i wykonanego z rezotexu stalowego koła napędowego umieszczonego na wale korbowym. Koło wykonane z rezotexu ma tę zaletę, że rezotex nasiąkając olejem zapewnia ustawiczne dobre smarowanie kół. Koła pracują także cicho. Zalety tej nie mają koła wykonane z nylonu, teflonu lub aluminium. Koło rozrządu i koło napędowe montowane są „bez luzu”. Koła mogą być wymieniane tylko kompletami.

4602-2 Koło napędzające zębatkę pompy olejowej.

4602-3 Zabierak umożliwia precyzyjne ustawienie (w zależności od potrzeb) czasów rozrządu.

4603 Nakrętka ta służy do dokręcenia koła rozrządu na wale korbowym. Tutaj musi być użyta nakrętka płaska, gdyż użycie typowej, wysokiej nakrętki spowoduje jej ocieranie się o łożysko umieszczone w przedniej pokrywie silni

4624 Korbowód, łożyskowanie panewkami

Korbowody przystosowane są do panewek od Toyoty (od 41,98 mm do 40,98 mm) lub Morrisa (od 41,29 mm do 40,54 mm). Podczas montażu korbowody należy skręcać z siłą 4,2 kp/plus 90° (1/4 obrotu).

4626 Wzmocniona Pompa olejowa wyposażona jest w zawór ciśnieniowy. Zębata pompa olejowa umożliwia zmianę łożyskowania igielkowego korbowodów na łożyskowanie panewkami. Oryginalna, zębata pompa olejowa dostarcza zbyt mało oleju, aby wystarczyło to do właściwego smarowania panewek (Nie wiemy z jakiego powodu ale pompy produkowane przez innych mają z kolei zbyt dużą wydajność. Powoduje to, że pompa wyciąga z miski olejowej olej szybciej niż jest on w stanie do niej spłynąć. Skutek jest taki, że po pewnym czasie na panewki podawana jest mieszanina oleju z powietrzem. Nie jest to najlepsza sytuacja). W dostarczanej przez nas pompie zębata są wyższe dzięki czemu jej wydajność jest większa. Oferowana przez nas pompa posiada zawór otwierający się przy ciśnieniu 2,8 atm. W praktyce, zawór otwiera się tylko wtedy, gdy olej jest zimny i zabezpiecza w ten sposób samą pompę jak i napędzające ją koło zębate przed zbyt dużymi obciążeniami.

Zdarza się, że restaurujący motocykl dzwonią do nas i stwierdzają „...zainstalowałem ciśnieniomierz i on pokazuje tylko 0,5-0,9 atm. Co ja zrobiłem nieprawidłowo?” Wszystko jest w porządku. Trzeba tylko pamiętać, że w naszym silniku nie mamy zamkniętego, ciśnieniowego systemu olejenia. Mamy system otwarty, w którym ciśnienie 2,8 atm. osiągniemy tylko przy zamknięciu otworu wylotowego pompy olejowej. My potrzebujemy tylko wystarczającej ilości oleju rzucanej na zabieraki olejowe a nie ciśnienia. (Warto zapoznać się z artykułem na ten temat umieszczonym w czasopiśmie „Markt” z listopada 1994 roku.

Przed montażem pompy należy bardzo starannie wmyć kanały olejowe znajdujące się w obudowie silnika. **Nie zapomnieć o zabezpieczeniu (Loctite) śrub zaślepiających przed odkręceniem.** Pompę zamontować mocno dokręcając śruby i napelnić ją oraz miskę olejową olejem. Używając wiertarki z lewymi obrotami uruchomić pompę sprawdzając czy nastąpi wypływ oleju. Przy tej okazji z kanałów wypłukane zostaną resztki ewentualnych zabrudzeń. Teraz można zamontować wał korbowy.

Nie należy stosować pomp, które mają niewłaściwe parametry wydajności.

4635 Wał korbowy Wał wykonany jest z jednego, odkutego, wyższej niż oryginał jakości, kawałka stali. Czopy korbowodowe posiadają wymiar 41,98 mm. Cały wał jest wyważony (z uwzględnieniem wagi korbowodów i tłoków). Oryginalny wał korbowy jest tak skonstruowany aby równoważyć oddziaływanie układu tłok-korbowód.

4673 Wałek rozrządu

Najczęściej występujące uszkodzenia wałka rozrządu to zniszczona część gwintowana i mocne zużycie tylnej części wałka będącej jednocześnie wewnętrzną bieżnią łożyska rolkowego.

Często spotyka się skrzywione wałki. Objawia się to dużym biciem koła zębatego umieszczonego na wałku. W takim przypadku nie możemy nic zaradzić i czeka nas wymiana wałka. Podobnie jak w przypadku wystąpienia na krzywkach wyraźnych śladów zużycia.