

3010 Tuleja łącząca.

Tuleja łączy zębatkę napędową (nr kat. 3021) z wałkiem napędowym (nr kat. 3026). W środku tulei umieszczony jest pierścień zapobiegający jej przesuwaniu się.



3018 Pokrywa obudowy zwolnicy.

Pokrywa wykonana jest jako odlew aluminiowy. Model odlewniczy został specjalnie sporządzony w oparciu o oryginalne rysunki.



3021 Zębatka napędowa.

Zębatka ta nie jest identyczna z zębatką (nr kat. 1025) w zwolnicy BW 40.



3026 Wałek napędowy.

Wałek napędowy wózka koła w zwolnicy BW 43 jest dłuższy od wałka zwolnicy BW 40 (nr kat. 1216) i jego całkowita długość wynosi 720 mm. Nie należy w żadnym wypadku usiłować zamontować wałka od BW 40. W czasie pracy na pewno wysunie się on z wielowypustów.

3101 Tuleja wałka skrętnego.

Tuleja łączy rurę skrętną (nr kat. 3106) z czopem (nr kat. 3128). Tuleja jest ulepszana cieplnie. W środku tulei umieszczony jest pierścień uniemożliwiający przesuwanie się tulei wzdłuż rury skrętniej lub czopa.

3106 Rura skrętna.

Rura musi być wykonana z rury o specjalnych, sprężystych właściwościach. Niestety, ale wiele z dostępnych na rynku rur skrętnych produkowanych jest ze zwyczajnej, precyzyjnej rury. Jeżeli, mimo ciągłego regulowania naciągu rury skrętniej w ramie wózka, występuje brak właściwego resorowania, to mamy właśnie do czynienia z rurą skrętną wykonaną ze złego materiału. Nasze rury skrętne wykonane są z właściwego materiału i ulepszone cieplnie. Montując rurę skrętną należy zawsze umieszczać ją wzdłużną szczeliną do dołu.

3128 Czop.

Na styku czopa z tulejami turbaksowymi występują najczęściej ślady mocnego zużycia. Czop w tych miejscach przybiera kształt owalu, gdzie różnica w średnicy może sięgać nawet 1 mm. Sama wymiana tulei turbaksowych (nr kat. 3212) w tym przypadku nie pomoże.

3159 Podkładka (półksiężyce).

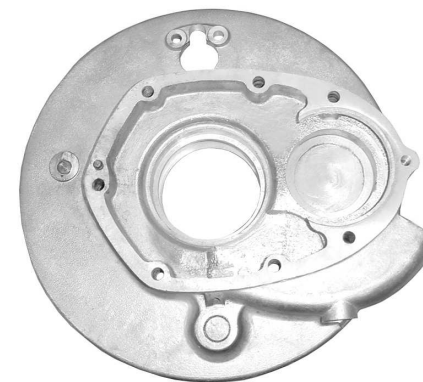
Podkładka jest dwuczęściowa i umiejscowiona jest w dużej nakrętce (nr kat. 3078). Półksiężyce spięte są pierścieniem sprężystym. Podkładka dociska pierścień gumowy (nr kat. 3513).

3212 Tuleje.

Tuleje wykonane są z turbaksu. Ponieważ ani same tuleje ani czop (nr kat. 3128) nie wykonują pełnego ruchu obrotowego, poważnym zagadnieniem staje się smarowanie. Dlatego użycie do produkcji tulei "lepszych" nowoczesnych materiałów typu nylon, teflon lub brąz jest całkowitym błędem. Tylko turbaks przez swoje właściwości wchłaniania smaru zapewnia, na dłuższą metę, prawidłowe smarowanie.

3316 Pierścień centrujący.

Element ten okazuje swoją wielką przydatność podczas podczepiania wózka bocznego do motocykla. Konkretnie, ułatwia wprowadzenie wałka napędowego (nr kat. 3026) do kieliszka sprzęgającego (nr kat. 3041) wychodzącego z przekładni głównej (dyferencjału).



3331 Obudowa zwolnicy.

Obudowa jest odlewem aluminiowym. Odlew wykonano na podstawie specjalnie sporządzonego omodelowania (według oryginalnych rysunków). W obudowie znajdują się trzpienie mocowania szczęk hamulcowych.

3331-0 Zwolnica kompletna.

W ofercie naszej jest także kompletna zwolnica, gotowa do zamontowania.

