

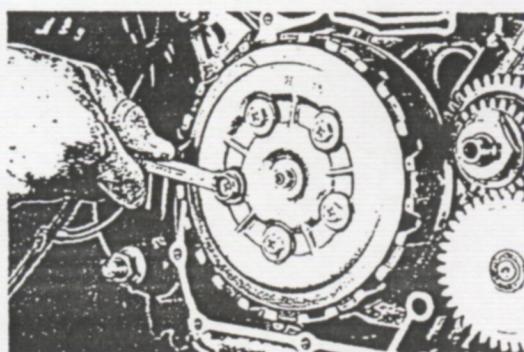
Spojka, primární hnací ústrojí a olejové čerpadlo

7.1 Demontáž

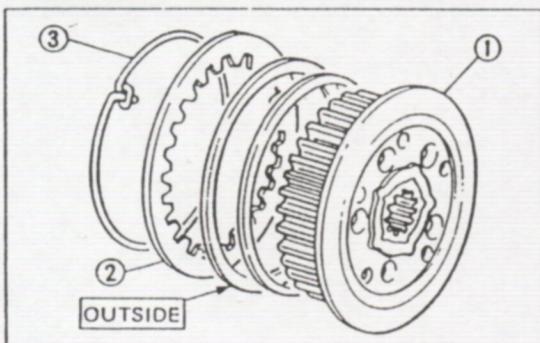


Obr. 84 šrouby víka
spojky

1. tři šrouby víka
olejového filtru



Obr. 85 vytocíme tlakové
šrouby



1. drátová pojistka

1. hlava spojky

2. spojkový talíř

3. drátová pojistka



Obr. 86 drátová pojistka
tlumičiho zařízení

-Výměna spojkových lamel je proveditelná u vestavěného motoru bez speciálního nářadí. Olejové čerpadlo můžeme demontovat u vestavěného motoru po rozebrání výfuku a víka spojky.

Jestliže provádíme totální demontáž, a nemáme držák spojkového koše, můžeme u vestavěného motoru pomocí zabrzděného zadního kola zablokovat hlavní hřídel.

-Pravé koleno/výfuk odendáme.

-Vypustíme motorový olej, motocykl velmi dlouho opřeme na levou stranu.

-Vezmeme si vhodnou nádobu na vytékající olej. Poklop olejového filtru a olejový filtr odendáme po vytocení šroubů na poklop (1. obr 84).

-Šrouby na výku spojky (obr 84) postupně přes kříž vytocíme a víko odendáme. Dáváme pozor na místo obou lícovacích pouzder.

-Spojkové pružiny vytocíme jednotlivě přes kříž (obr 85) a tlakový koš s vysunovacím ložiskem odendáme. Dáváme pozor na místo tlakového kuželetu.

-Obložení kotouče a ocelové podložky odendáme.

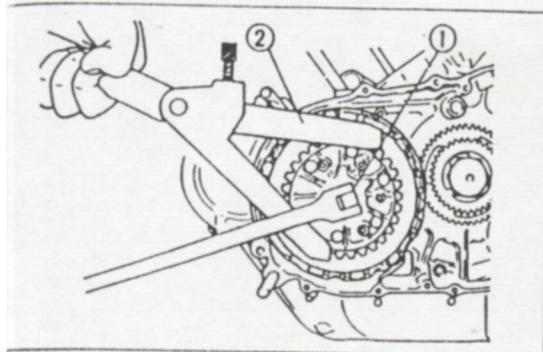
-V některých případech je nutné rozmontovat vestavěný tlumič (obr 85a).

Po vypružení drátové pojistky (obr 86) vyjmeme tlumičí části ze spojkového koše.

-Pojistku centrální spojkové matici plošně poklepeme.

-S univerzálním spojkovým držákem přidržíme vnitřní koš a vytocíme centrální matici (obr 87).

-Jestliže není k dispozici spojkový držák, zablokujeme hlavní hřídel u zařazeného převodu přes brzdu zadního kola.



Obr. 87 vymontujeme
hlavu pojistky
1. pojistná matice

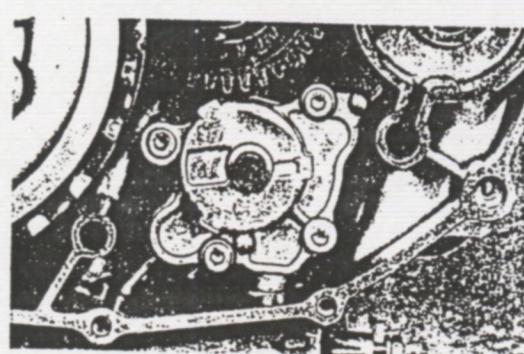
2. univerzální držák spojky



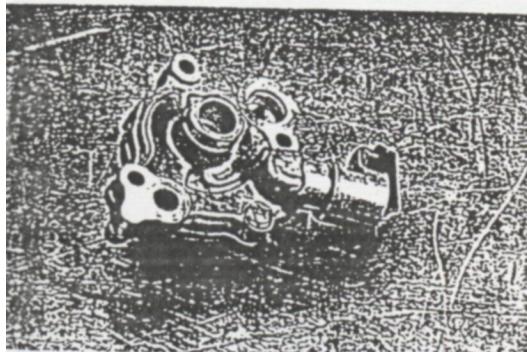
Obr. 88 blokování
čisticím hadrem



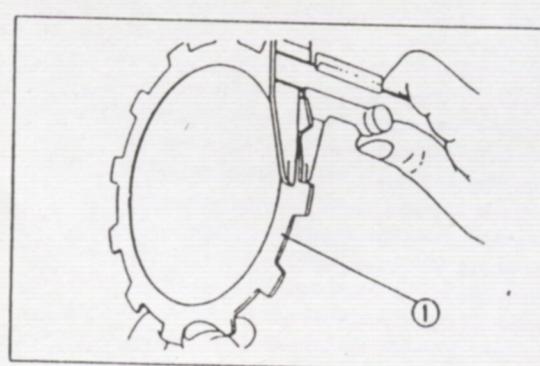
Obr. 89 vypružíme
segerovým kroužkem



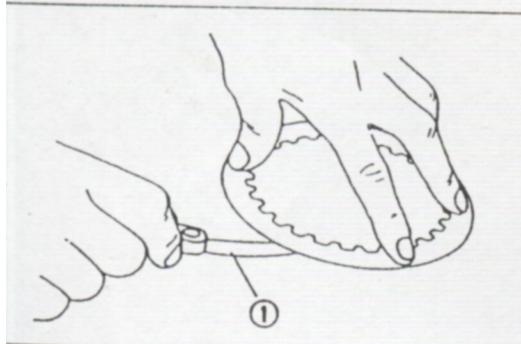
Obr. 90 upevňovací
šrouby olejového čerpadla



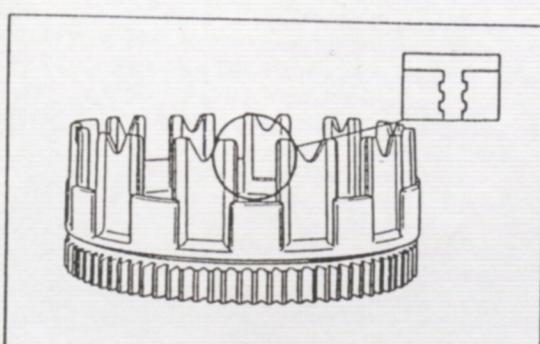
Obr. 91 krytový šroub
olejového čerpadla



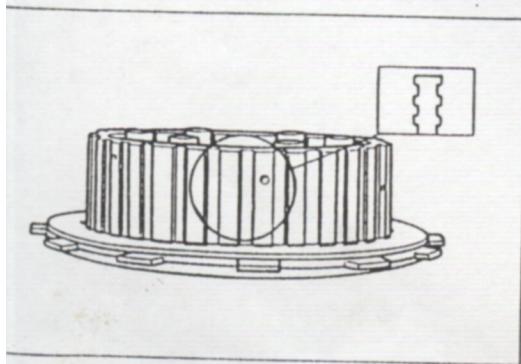
Obr. 92 měříme tloušťku
třecího kotouče
1. třecí kotouč



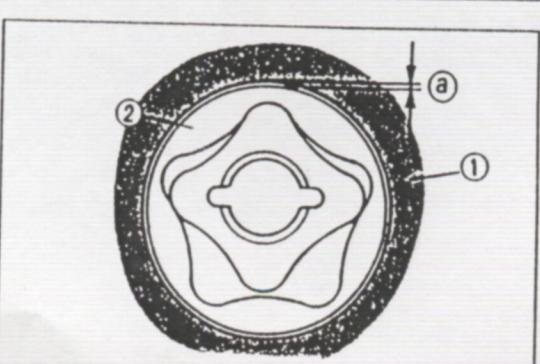
Obr. 93 zkoušíme
spojkové talíře na průtah
1. spároměr (mezerník)



Obr. 94 zkoušíme skříně
spojky

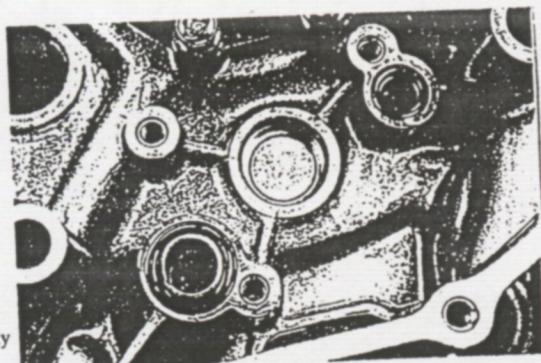
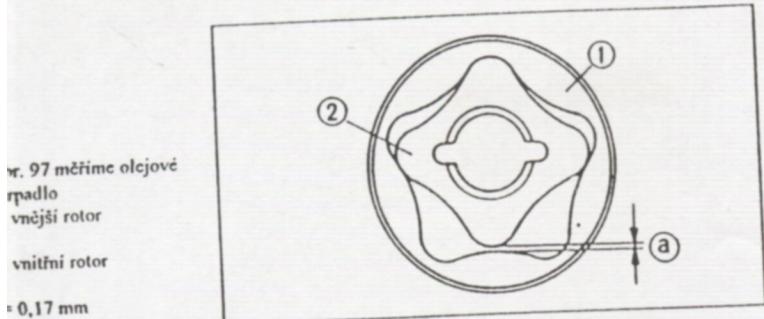


Obr. 95 zkoušíme hlavu
spojky



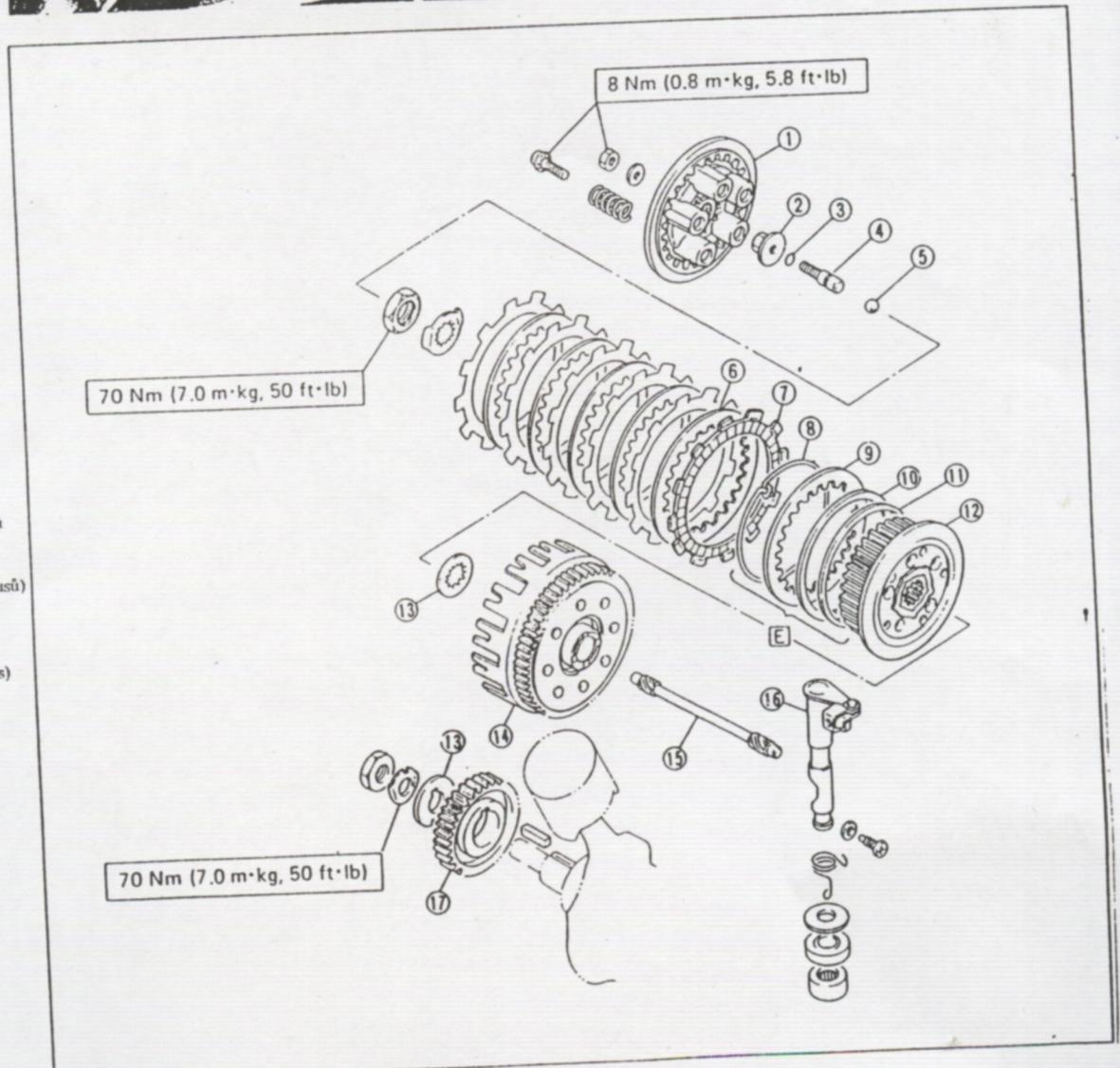
Obr. 96 měříme olejové
čerpadlo
1. kryt

2. vnější rotor
 $a = 0,08 \text{ mm}$



-V případě totální demontáže plněná narovnáme plechovou podložku primárního pohonu.
-Se stočeným čistým hadrem, který je vsunut mezi zuby kol, zablokujeme primární pohon, abychom povolili matku ozubeného primárního pohonu klíkového hřídele (obr. 88).
-Podložku (vroubkovaný vnitřní průměr) a spojkový koš odebereme.
-Matku II primárního pohonu vytáčíme.
-Plechovou polistku, hlavní podložku, hnací kolo olejového čerpadla, ozubené kolo a drážkový klínek odendáme od klíkové hřídele.
-Abychom hnací kolo olejového čerpadla odendali, vypružíme Seegerův kroužek na hřídel olejového čerpadla (obr. 89).

- Obr. 99 spojka
 1. tlaková deska
 2. vysouvací ložisko
 3. O kroužek
 4. ojnice
 5. koule
 6. ocelové taliře 5 kusů
 7. oblakové taliře (6 kusů)
 8. drážkový pojistný kroužek
 9. spojkový taliř (1 kus)
 10. sedlo pružiny
 11. dosedací deska
 12. hlava spojky
 13. přidržovací taliř
 14 skříň spojky
 15. ojnice
 16. posunovací páka
 17. ozubené kolo primárního pohonu



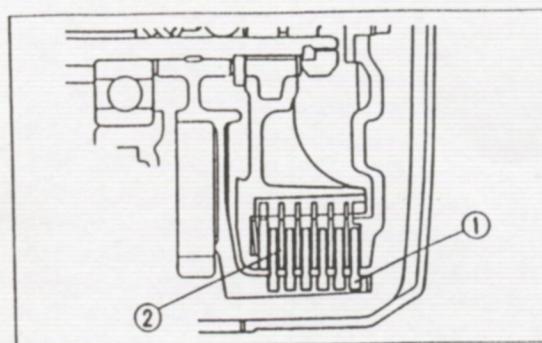
-3 upevňovací šrouby olejového čerpadla vytvoříme (obr. 90) a odendáme kryt čerpadla. Dáváme pozor na místo obou O-kružků a lícovacích objímek.
-Vytvoříme krytové šrouby na zadní straně čerpadla (obr. 91). Eventuálně lehkou gumovou okuji oddělíme pálkou krytu a rotoru, vezmeme unášecí kolík a hřídel.

7.2 Zkoušení a proměření

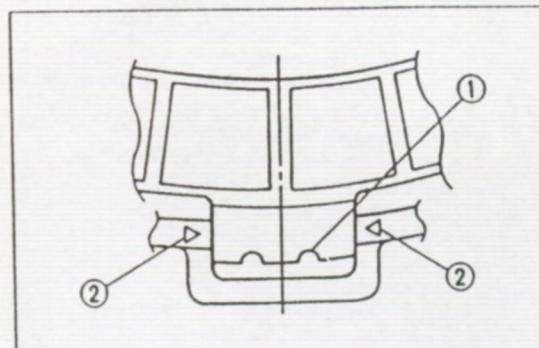
-Posuvným měřítkem měříme tloušťku třecích kotoučů (obr. 92). Hranice opotřebení: 2,6 mm.
-Třecí kotouče poškozené rýhami nebo zbarvené do modra vyměníme.
-Ocelový kotouč zkoušíme na rovnací desce spároměrem na průtah (obr. 93). Hranice opotřebení: 0,20 mm.
-Změříme nenapnutou délku spojkové pružiny. Hranice opotřebení: 38,5 mm.
-Zářezy ve spojkovém koši nesmějí způsobit rýhy žádnému z třecích kotoučů, nebo vykazovat zásekы a vruby (obr. 94 a 95), eventuálně pilníkem opatrně opilujeme hrotы.
-Spojková tyčka smí vykazovat maximálně 0,5 mm osové výchylky.
-U spojkové tyče prohlédneme opotřebení, prohlédneme výlomy nebo trhliny v tvrdostní vrstvě.
-V případě rozbití nebo porušení vyměníme.
-Spároměrem měříme váli vnitřního rotoru olejového čerpadla v krytu (obr. 96).
Hranice opotřebení: 0,08 mm.
-Vrcholová vole "a" (obr. 97) smí činit maximálně 0,17 mm.

7.3 Namontování

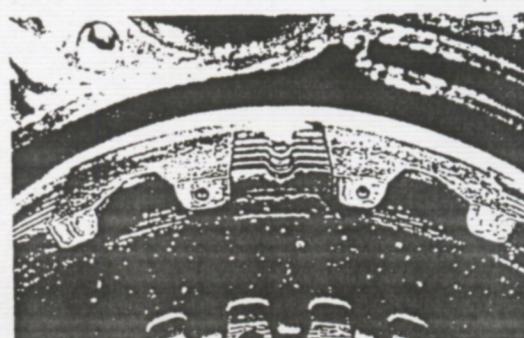
-Kryt olejového čerpadla pomažeme olejem, vsadíme rotory a hřídel s unášecím kolíkem a kryt zavřeme. Čerpadlovou hřídel zkoušíme na volné otáčení.



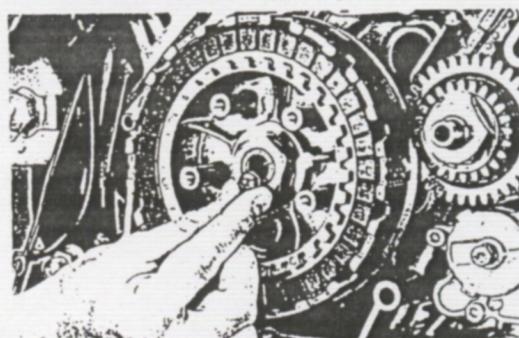
Obr. 100 uspořádání třecích a ocelových talířů
1. třecí talíř
2. ocelové talíře



Obr. 101 vestavba třecích kotoučů s dvojitými drážkami
1. drážka
2. označení



Obr. 102 vestavba třecích kotoučů s jednoduchými drážkami



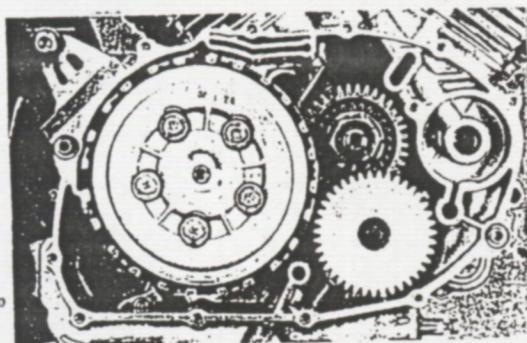
Obr. 103 vsadíme tlakovou tyč a kouli



Obr. 104 zkoušíme tlak na páce



Dhr. 105 seřídíme věti tlakové tyče



Obr. 106 Kcovací pouzdro

Po namontování primárního náhonu zasadíme nylonová ozubená kola a napružíme řešetkový kroužek.

-Oba O-kroužky a lícovací objímku zasadíme do pouzdra motoru (obr. 98).

-Kryt upevníme 3 třmeny (obr. 90).

-Spojkový koš (14. obr. 99) nasuneme na hlavní hřídel.

-Následuje kotouč 13., hlava kotouče spojky 12. a pojisková podložka.

-Hlavní hřídel zablokujeme pomocí brzdy zadního kola nebo spojkového držáku a přitáhneme centrální matici (obr. 87, 70 Nm) pojiskovou podložku

přiložíme.

-Eventuálně namontujeme tlumič (obr. 85).

-Obložené a ocelové kotouče potřené olejem nasadíme (obr. 100). První a poslední kotouč -- obkladové kotouče. Obložené kotouče nasadíme tak, aby dvojitá drážka kotouče ležela mezi označením koše (obr. 101).

-Jestliže je spojkové ovládání drsné nebo nerovnoměrné (příliš úzkými drážkami koše), vyrovnáme kotouče s jednoduchými drážkami na označení koše (obr. 102).

-Tlakovou tyč a kuličky (obr. 103) natřeme tukem a zasadíme.

-Přítlačný kotouč nasadíme.

-Šrouby s rozpěrným pouzdrem a pružiny jednotlivě utáhneme rovnoměrně přes kříž (8 Nm).

-Věti tlakové tyče seřídíme: Vysuneme páku spojky ručního ovládání, až začneme pocítovat odpor (obr. 104).

Povolíme jistící matku Obr. 105, seřizovacím šroubem otáčíme tak dlouho, až začne tah na páku spojky a špička páky spojky míří na výstupek na motorové skříni.

-Nasadíme klínek na klikovou hřídel a nasuneme ozubené kolo (17. obr. 99) s plechovou pojiskovou matkou. Matku lehce dotáhneme.

-Čistý, do provazce smotaný hadr sevřeme mezi zuby ozubeného kola spojky a klikovým pastorkem, matku utáhneme (70 Nm) a plechovou podložku přirazíme.