

KLEJ: Loktite 3478, Lub Technicoll EpoxyMetal 300KG Lub Locktite 3450.

Zębatka: nowa Honda oryginał – najtwardsza w testach i z gumą tłumiącą.

Oczyściłem, odtłuściłem, wkleiłem na Technicola - zębatkę wcisnąłem do oporu, docisnąłem oringami - chciałem, żeby sprężynowały i dociskały wałek - działają jak należy.

Dałem podkładki między zabezpieczenie a wałek, żeby śruby mocujące nie przyciągały wałka i nie odklejały.

Zabezpieczenie odwrotnie żeby także dociskało wałek.

WYMIANA WKLEJONEGO I LEPSZE TROCHĘ WKLEJENIE:

1. Zdejmowanie starej zębatki - ściągacz do łożysk.

Klej był Locktite 3478 (**teraz stosuje 3450 - mniejsze tuby**) - ciężko idzie, ale bez problemu.

2. I mamy wałek z resztkami kleju - wałek nie ruszony, w takim stanie jak przed zakładaniem - bo jaki miałby być bez uklepywania. Trzeba tylko resztki kleju usunąć. i odtłuścić benzyną

3. Urabiamy nowego kleju i nakładamy na wałek.

4. Zakładamy zabezpieczenie i wciskamy na siłę (MOCNO) - zeszlifowaną i zaostrzoną podkładkę - z jednej i drugiej strony. Ja użyłem starych już wcześniej przygotowanych - przypomnę, że chodzi o spasowanie wszystkiego, żeby po wkręceniu śrub zabezpieczenia zębak pozostała na miejscu. Ja tę podkładkę musiałem delikatnie młotkiem dobić.

5. Wszystko jest już na maksa sztywne, więc wkręcamy śruby zabezpieczenia - na klej niebieski.

Robimy to zanim klej się ściągnie - żeby wszystko zastygło całkowicie zmontowane.

6. Zostawiamy na dwa dni. Po tym czasie jest gotowe do spożycia: 😊 i spokojnie można używać nie zużywając wałka przez następne 30 a może więcej tysięcy - zależy od tras, stylu jazdy, obciążenia itd...dopóki zębatka przednia ma zęby i reszta napędu jest OK.

