

Zestaw jest trudny w budowie ze względu na montaż napędu. Tolerancja wymiarowa montażu przekładni ślimakowych jest bardzo mała. Prawidłowa odległość pomiędzy osiami ślimaka i koła ślimakowego na ośce zestawu kołowego wynosi 5,15 mm +/- 0,1 mm. Ponieważ pomiar i sprawdzenie tej odległości w trakcie montażu napędu jest praktycznie niemożliwy, do zestawu załączony jest przyrząd (0) który należy wygiąć wg. rysunku (str. 3) i przy jego pomocy wg. instrukcji zmontować napęd w ostoi. Jeżeli ta odległość jest większa to napęd będzie się zacinał, jeżeli mniejsza będzie pracował zbyt ciężko. Do zamocowania łożysk najlepiej zastosować klei cyjano-akrylowy np. "kropelka". Należy uważać, aby klej nie dostał się pomiędzy wałki a łożyska (każda kropla kleju, która spłynie na wałeczek dostanie się od razu do łożyska), gdyż w takim przypadku trzeba wyjąć wałki i dokładnie oczyścić je jak i łożyska z kleju. Wiąże się to z koniecznością montażu całego napędu od nowa.

Ostoja (1) jest elementem odlewany z mosiądzu. Zaletą takiego rozwiązania jest sztywność i stabilność wymiarowa napędu i dobre dociążenie modelu. Niestety taki odlew ma też wadę w postaci skurczu odlewniczego, który powoduje, że nie ma dwóch identycznych elementów oraz konieczności przeprowadzenia dodatkowej obróbki wykańczającej w celu uzyskanie odpowiedniego kształtu czołownic oraz ewentualnie dopiłowania gniazd łożysk ślizgowych tak, aby można było zmontować napęd w przyrządzie (0).

Proponowana kolejność prac przy montażu napędu:

1. obróbka ostoi
2. wstępne spasowanie napędu z ostoją w przyrządzie oraz ewentualne poprawienie gniazd łożyskowych
3. malowanie ostoi, elementy czołowe można ewentualnie pomalować po zmontowaniu napędu i zamaskowaniu elementów ruchomych
4. montaż napędu wg szkicu
5. montaż silnika z kołem zębatym na wałku, montaż w mocowaniu (30) i doklejenie do ostoi
6. regulacja współpracy kół zębatych (8) i (16)
7. montaż koła zamachowego na wałku silnika

Po zmontowaniu napędu należy sprawdzić współpracę przekładni obracając koło zamachowe.

**Wszystkie części ruchome napędu muszą współpracować ze sobą bez smaru bez jakichkolwiek oporów i zaciec.**

**W przeciwnym razie napęd nie będzie działał prawidłowo.**

Aby napęd działał płynnie należy zwrócić uwagę na następujące rzeczy:<br>

- W zestawach sprzedawanych do czerwca 2014 koło zębate 28z (28 zębów) mocowane jest na wałku 2 mm za pośrednictwem tulejki redukcyjnej. Zamocowanie tego koła dokładnie osiowo jest utrudnione z powodu tej tulejki, która jest wykonana niezbyt dokładnie

i powoduje nieosiowe zamocowanie koła co z kolei skutkuje nierównomierną jazdą. Dlatego zamiast tego koła z tulejką najlepiej zastosować koło zębate o otworze 2 mm mocowane bezpośrednio na wałku. Takie koło można nabyć w sklepie:<br>

[http://www.shop.kkpmo.com/index.php?cPath=21\\_32](http://www.shop.kkpmo.com/index.php?cPath=21_32)<br>

należy zakupić koło: Gearwheel Pinion M0.4 / 25teeth (koło zębate, moduł 0,4 / 25 zębów) o grubości 1,5 mm<br>

Jest to polska firma, płatność w złotówkach i wysyłka z kraju więc koszty nie są duże.<br>

W zestawach sprzedawanych po 06. 2014 będzie już koło zębate bez tulejki.<br>

Uwagi dodatkowe:

- Zastosowane ślimaki mosiężne nie są niestety idealnie wykończone i jeśli mają wady pokazane na rys. poniżej to należy je doszlifować. Takie zakończenie jak na prawym ślimaku może powodować szarpanie podczas jazdy.

- Montaż silnika w dłuższym przedziale maszynowym tak aby możliwe było wykonanie wnętrza kabiny trzeba wykonać bardzo precyzyjnie ze względu na minimalne tolerancje wymiarowe.

Ważny jest szczególnie wymiar 4 mm minimalnej odległości od przedniej czołownicy jak na rysunku.

Jeżeli ten wymiar będzie mniejszy nie zmieści się przednia część stopni trawionych przy montażu budy.

Montaż pozostałych elementów oraz wykończenie odlewów żywicznych wymaga już tylko cierpliwości i dokładności. Powodzenia!