

FACHOWY MONTAŻ USZCZELEK PODGŁOWICOWYCH W SIEDMIU KROKACH

Uszczelka podgłowicowa jest bardzo zaawansowaną technicznie częścią składową silnika. W związku z tym, przy jej konstruowaniu w firmie ElringKlinger są przeprowadzane intensywne testy wytrzymałościowe na najnowocześniejszych stanowiskach badawczych silników. Ponadto Elring gwarantuje podczas całego procesu produkcji, najostrożniejsze kontrole i testy w celu zapewnienia najwyższego standardu jakości swoich uszczelek głowicy. W taki sposób jest zapewnione, że uszczelka spełni wszelkie niezbędne techniczne oraz konstrukcyjne warunki dla 100 % perfekcyjnego uszczelnienia silnika.

W celu przeprowadzenia fachowego montażu, bardzo ważnym, jest przestrzeganie zaleceń i instrukcji montażowych producenta silnika.

Poniżej podajemy, siedem najważniejszych punktów, na które należy bezwzględnie zwrócić uwagę, aby dokonać prawidłowego i fachowego montażu uszczelki podgłowicowej w silniku:

1. Powierzchnie uszczelniające części konstrukcyjnych (głowica cylindrów oraz blok silnika) starannie oczyścić, odtłuścić, usunąć resztki starych powłok i pozostałości starej uszczelki

2. Otwory gwintowane pod śruby głowicy koniecznie oczyścić z zanieczyszczeń i oleju w celu uniknięcia tzw. efektu hydraulicznego. Gwinty sprawdzić na uszkodzenia i drożność

3. Sprawdzić powierzchnie robocze części konstrukcyjnych (głowica cylindrów i blok silnika)

- Nierówności materiału należy wygładzić ośką do gładzenia na mokro

- Krzywiznę głowicy wyznaczyć na całej długości posługując się liniałem krawędziowym (włoskowym): w kierunku wzdłużnym = 0,05 mm; w kierunku poprzecznym = 0,03 mm

Każda z podanych wartości jest to maksymalnie dopuszczalna krzywizna głowicy, pomiędzy dwoma najbliższymi otworami śrub

- Wszelkie uszkodzenia gładzi (wżery, korozja, ubytki materiału) muszą być usunięte przy pomocy obróbki maszynowej (szlifowanie i planowanie) w wyspecjalizowanym zakładzie obróbki głowic cylindrowych.

Para-metr	Metal materiał miękki	Metalowa warstwowa	Metal-elastomer
R _z	15 - 20 µm	11 µm	11 - 20 µm
R _{max}	20 - 25 µm	15 µm	15 - 20 µm
W _t	8-10 µm		

R max – współczynnik porowatości powierzchni

4. Uszczelkę głowicy wycentrować na bloku silnika (uwaga: bez stosowania jakiegokolwiek dodatkowej masy uszczelniającej).

Dokładnie zwracać uwagę na to, aby w żadnym wypadku nie uszkodzić powierzchni uszczelki podgłowicowej

5. Nałożyć głowicę cylindrów na blok silnika

- Unikać uszkodzenia powierzchni uszczelniającej uszczelki przez jej przypadkowe zadrapanie, czy też zarysowanie

- Zwracać uwagę na pozostałości, jak opiłki i wióry metalu, które mogą przedostać się z głowicy silnika na uszczelkę i uszkodzić jej powierzchnię

FACHOWY MONTAŻ SZCZELEK PODGŁOWICOWYCH W SIEDMIU KROKACH



Das Original

6. Śruby głowicy

6.1

- Zalecenia producenta samochodu i silnika:

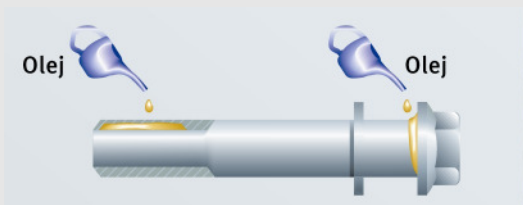
Śruby głowicy i podkładki należy wymienić na nowe

- Gwint i powierzchnię przylegania łba śruby do głowicy lekko naoliwić



6.2

- Jeśli śruba posiada podkładkę, wykonać dodatkowe oliwienie między podkładką i łbem śruby
- Uwaga: w żadnym wypadku nie oliwić powierzchni przylegania podkładki do głowicy



7. Dokręcanie śrub

- Kolejność dokręcania śrub według instrukcji producenta (od środka na krzyż lub spiralnie na zewnątrz)
- Moment dokręcania / kąt dokręcania: stopniowo zgodnie z instrukcją montażową
- Przestrzegać instrukcji dokręcania śrub głowicy, jeśli występuje.

Uwaga: Elring załącza instrukcje montażowe (kolejność dokręcania, momenty i kąty dokręcające) do każdej oferowanej na rynku części zamiennych uszczelki podgłowicowej. Znajdziecie ją Państwo w opakowaniu uszczelki Elring



ElringKlinger AG | Geschäftsbereich Ersatzteile
Max-Eyth-Straße 2 | D-72581 Dettingen/Erms
Fon ++49 (0)71 23/724-622 | Fax ++49 (0)71 23/724-609
elring@elring.de | www.elring.de