

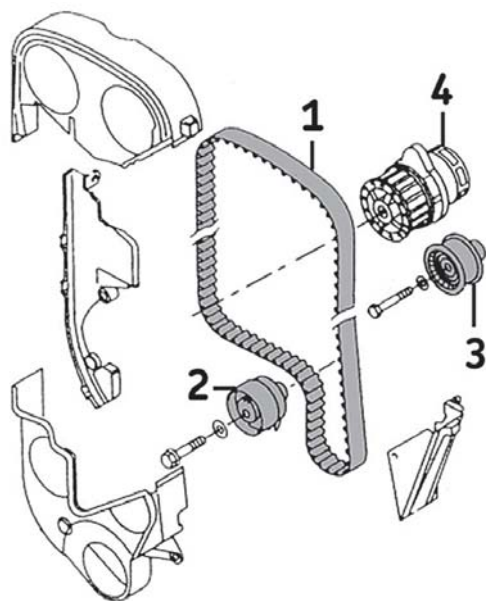
SKF radzi

Montaż napinacza VKM 11114

Napinacz SKF VKM 11114 ma specyficzną konstrukcję, charakteryzującą się pofalowaną powierzchnią bieżni. Ogranicza ona drgania wywoływane przez pasek rozrządu, co pozwala zmniejszyć hałas związany z pracą rozrządu.



Podczas montażu napinacza należy:



- 1) Założyć nową rolkę prowadzącą (3) i dokręcić śrubę mocującą momentem 2 daNm.
- 2) Założyć nową rolkę napinacza (2), pamiętając o ustawieniu wycięcia pomiędzy płytkami nastawczymi.
- 3) Za pomocą klucza ampulowego ustawić nakrętkę centrującą (obracając płytkę ustalającą do położenia „na godzinie 5”), a następnie lekko dokręcić ręką śrubę zabezpieczającą rolkę napinacza.
- 4) Sprawdzić ustawienie znaczników na kołach wałków rozrządu względem cylindra nr 1 i założyć nowy pasek rozrządu.
- 5) Napiąć pasek rozrządu. Za pomocą klucza ampulowego obrócić płytkę ustalającą rolki napinacza zgodnie z ruchem wskazówek zegara, przytrzymując jednocześnie kluczem sześciokątnym śrubę mocującą rolkę napinacza.

- 6) Rolka przemieszcza się, napinając pasek. Obracać dalej płytkę ustalającą do momentu, w którym ruchomy występ pokryje się z wycięciem. Wówczas dokręcić śrubę mocującą momentem $1,9 \text{ daNm} \pm 0,3$.
- 7) Wykonać dwa obroty wałem korbowym w kierunku normalnej pracy silnika aż do punktu ustawiania zapłonu (sprawdzić, czy tłok cylindra 1 znajduje się w górnym martwym położeniu i sprawdzić ustawienie znaczników).
- 8) Sprawdzić ustawienie występu na płytce ustalającej. Musi on pokrywać się z wycięciem.

PRODUCENT SAMOCHODU	MODEL	SILNIK	KOD SILNIKA
VW	Polo (6N1)	1.4 16v	AFH
SEAT	Ibiza II/III (6K1)	1.0 16v/1.4 16v	AST-AVZ/AFH
SEAT	Cordoba (6K2/C2)	1.0 16v/1.4 16v	AST-AVZ/AFH

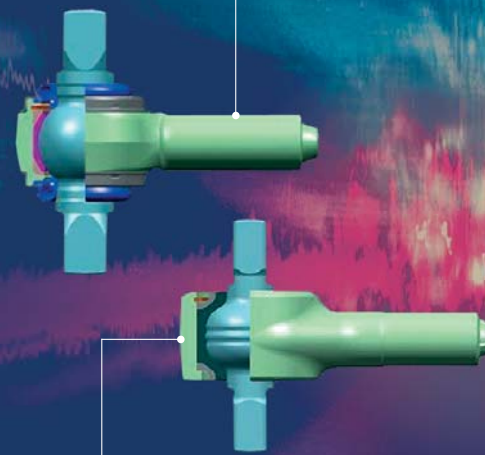
(mis)

ZF projektuje,
Lemförder oferuje

Łożyska molekularne

Trwałość, lepsze tłumienie oraz odporność na wysokie temperatury to zalety łożysk molekularnych marki Lemförder opracowanych przez koncern ZF.

Inżynierowie koncernu ZF opracowali nowy rodzaj łożysk przeznaczonych dla pojazdów ciężarowych. W łożyskach molekularnych element kulisty połączony jest wulkanizacyjnie ze specjalnym elastomerem (mieszkanką gum), którego formowanie odbywa się w procesie produkcji. Dzięki temu nie trzeba stosować dodatkowych uszczelnień, a żywotność przegubu molekularnego jest dużo dłuższa niż łożyska ślizgowego.



Łożyska molekularne są sztywniejsze, wskutek czego charakteryzują się nieco mniejszą ruchliwością kątową. Rekompenzowane jest to jednak przez dużo lepsze tłumienie hałasu, co ma znaczący wpływ na wyższy komfort użytkownika. Cechuje je także odporność na wysokie temperatury, dochodzące nawet do 120 stopni Celsjusza.

Mniejsza ilość elementów składowych łożyska molekularnego sprawia, że zredukowane zostaje również ryzyko popełnienia błędu w czasie montażu. Wreszcie – przeguby molekularne nie wymagają smarowania.

Łożyska molekularne marki Lemförder są stosowane w wielu pojazdach aktualnie produkowanych w Europie.

(mizf)