



RYS. 7

wy poprzez krawędź umieszczoną w górnej (rys. 8) lub dolnej części (rys. 9), albo typu Emmetec Top Gun (rys. 10) do zamontowania wraz z oringiem.

Także prowadnicę można pozostawić w wersji oryginalnej lub przerobić ją dla dostosowania do nowego odrzutnika oleju. Przeróbki te sprowadzają się na przykład do wykonania podtoczenia dla pomieszczenia oringa lub nowych kanałów umożliwiających przepływ oleju pod odrzutnikiem.

Wymiana elementów

Jeśli zawór denny jest zabrudzony lub zbyt łatwo w porównaniu z tłokiem otwiera

niej nakrętki i śruby Emmetec (rys. 11). W drugim przypadku należy zmontować nowy zawór denny z odpowiednich elementów składowych Emmetec.

Po skompletowaniu wszystkich w pełni sprawnych, uporządkowanych i czystych elementów amortyzatora (rys. 12) można przystąpić do ich montażu.

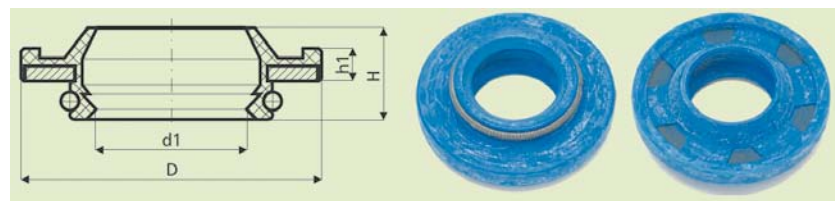
Może się zdarzyć, że nowy system zamknięcia posiada rozmiar osiowy większy

tego problemu zaleca się, jeśli jest to możliwe, wymianę oryginalnego ogranicznika na nowy, wybrany z katalogu Emmetec. Powinien on być umieszczony bliżej tłoka. Jeśli nie ma takiej możliwości, pozostaje:

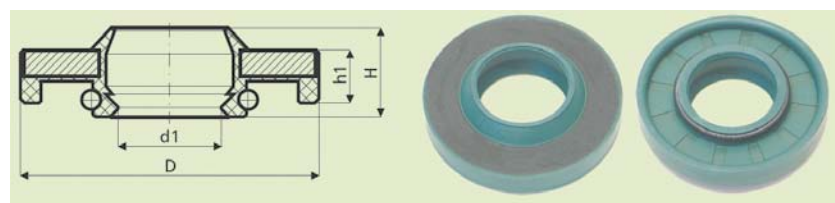
- użycie krótszej (w rozprężeniu) sprężyny ogranicznika,
- skrócenie zatyczki ogranicznika lub jej wymiana na nową.



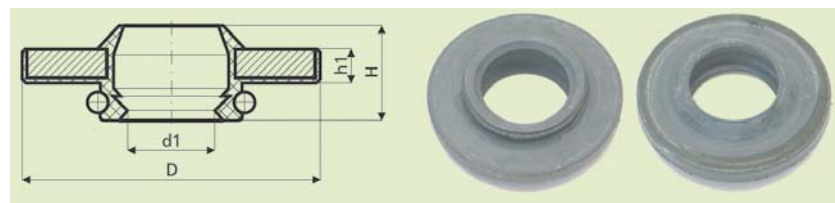
RYS. 12



RYS. 8



RYS. 9



RYS. 10



RYS. 11

się w fazie ściskania, należy go albo dokładnie wyczyścić, albo wymienić na nowy. W pierwszym wypadku konieczne jest usunięcie środkowego nitu na tokarce, rozmontowanie zaworu, jego wyczyszczenie i ponowny montaż z użyciem odpowied-

od oryginalnego i z tego powodu ogranicza rozciąganie amortyzatora (wyciąganie tłocyska). Powoduje to zbyt silne wstępne obciążenie wewnętrznej sprężyny ogranicznika, zewnętrznej sprężyny zawieszenia, a także nadmiernie ograniczone ich rozprężanie. Dla rozwiązania

zaworów, objawiającym się głośnym ich działaniem.

Więcej informacji można uzyskać na www.emmetec.com lub www.orpav.com. Tam też dokonuje się zapisów na kurs przygotowawczy, bezpłatny dla naszych Czytelników.



RYS. 13

Padła „dwumasa”? **Valeo** Jest tańsze i lepsze rozwiązanie! Zestaw Valeo K4P

Szttywne koło zamachowe

Tarcza sprzęgła K4P



Pozbawione awaryjnego łożyska na połączeniu z wałem napędowym

Tłumiki drgań specjalnie zaprojektowane dla tarczy K4P i odizolowane termicznie od tarczy sprzęgła

Dwumasowe koło zamachowe

Tłumiki drgań dwumasowego koła zamachowego, przegrzewające się od tarcia o prowadnicę i od kontaktu z rozgrzaną powierzchnią roboczą - cierną koła



Łożysko koła dwumasowego - słaby punkt tego rozwiązania

Dwumasowe koła zamachowe to większy komfort jazdy dzięki mniejszym drganiom układu napędowego i niższemu zużyciu paliwa (wolniejsze obroty biegu jałowego silnika). Niestety, tłumiki skrętne znajdujące się w dwumasowym kole zamachowym często ulegają uszkodzeniu i wtedy nie tylko element ten przestaje spełniać swoje zadanie, ale także każdemu dodaniu i puszczeniu pedału gazu towarzyszy irytujący stuk. Dodatkowo, niesprawna „dwumasa” może spowodować uszkodzenie skrzyni biegów.

Opatentowany przez Valeo zestaw konwertujący K4P nie tylko jest konkurencyjnym cenowo zamiennikiem dwumasowego koła zamachowego, ale

dzięki kunsztowi inżynierów Valeo – na co dzień tworzących rozwiązania dla wiodących producentów samochodowych – doskonale spełnia funkcję „dwumasy”, charakteryzując się przy tym znacznie większą trwałością. Zobacz jak to działa.

Po zamontowaniu zestawu K4P samochód będzie zużywał dokładnie tyle samo paliwa, a drgania w układzie napędowym będą tylko minimalnie większe. Tłumiki drgań zastosowane w tarczy sprzęgła K4P mają tak dużą trwałość, że nie trzeba będzie jej wymienić przed naturalnym zużyciem materiału ciernego tarczy.

Dlatego zestawy Valeo K4P, dedykowane do konkretnych modeli aut i wersji silnikowych to idealne rozwiązanie dla pojazdów kilkuletnich i starszych, które generują duże przebiegi. W odróżnieniu od dwumasowego koła zamachowego, zestawy K4P nie są wrażliwe na styl jazdy kierowcy. Wystarczy zamontować i cieszyć się pełnią osiągnięć auta.

