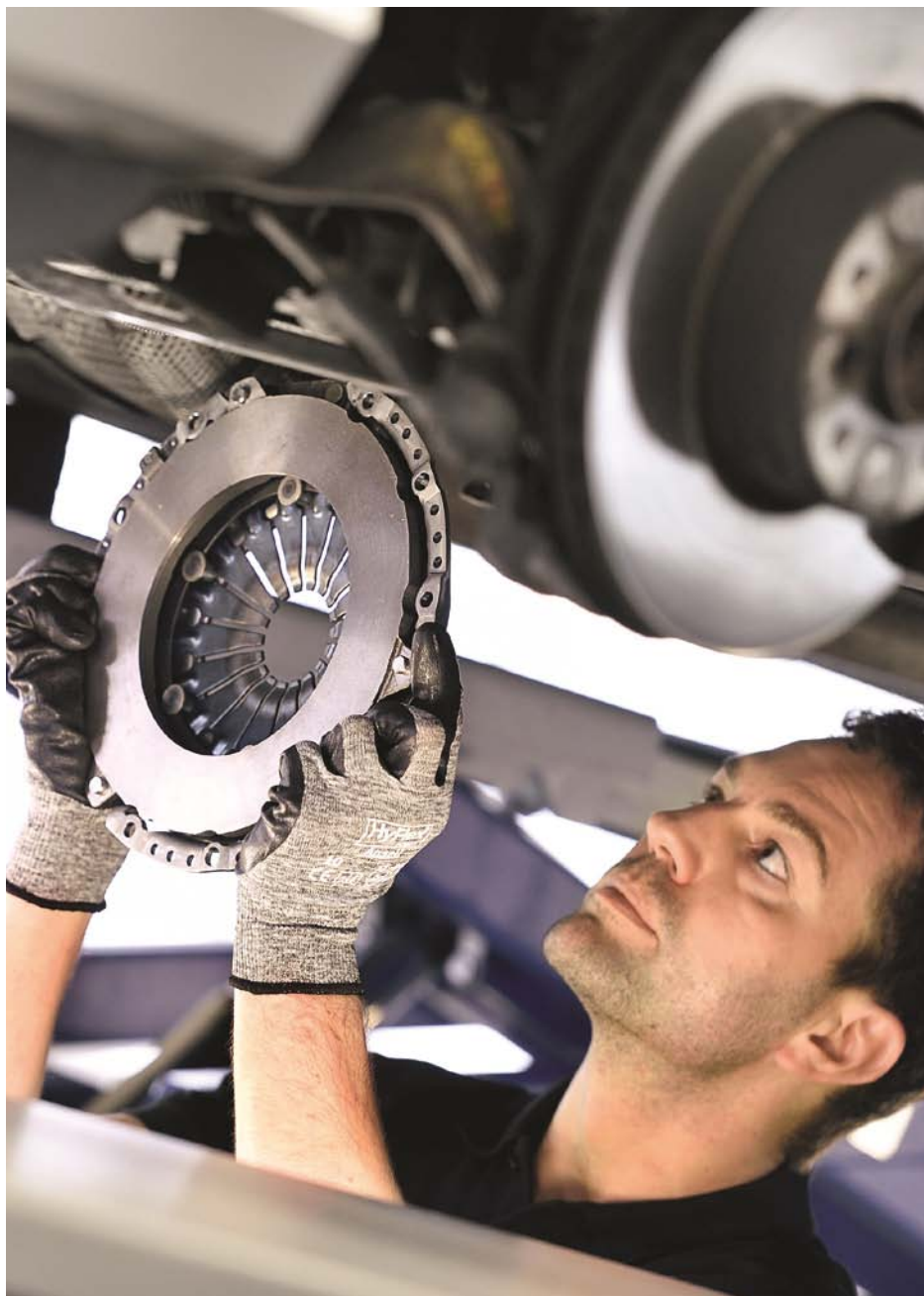


Auto*n*aprawa

MIESIĘCZNIK BRANŻOWY LIPIEC/SIERPIEŃ 2019 (139)

WWW.E-AUTONAPRAWA.PL



NA NASZYCH ŁAMACH:

BRIAN HAYES

TEXACO HAVOLINE

– OLEJE O BARDZO NISKIEJ
LEPKOŚCI

TOMASZ HURT

SONDY LAMBDA

WOJCIECH KOPACZ

BS BIO

– GOSPODARKA
ODPADAMI W WARSZTACIE

GERARD MAGIELSEN

DENSO E-VIDENS

Z FUNKCJĄ KASOWANIA

GRZEGORZ NOWACZYK

REGENEROWANE

PÓŁOSIE NAPĘDOWE

WIOLETTA PASIONEK

OŚWIECZENIE

STANOWISKA PRACY

WITOLD ROGOWSKI

PŁYN W UKŁADZIE

CHŁODZENIA

JAKUB SOROKA

TŁUMIK DRGAŃ

SKRĘTNYCH

ROMAN WIERZBOWSKI

DYLEMAT: DKZ CZY K4P?

W pracy silnika spalinowego cyklicznie powtarzające się suwy sprawiają, że na wał korbowy oddziałują zmienne i przeciwstawne siły: zapłon – napędza, suw kompresji – spowalnia. Ciągłe zmiany generują naprężenia skrętne oraz wibracje znacząco obciążające wał korbowy. Aby nie doszło do uszkodzenia wału lub towarzyszących mu elementów, wymagane jest ich tłumienie.

We współczesnym silniku stosuje się w tym celu koło pasowe z tłumikiem drgań skrętnych. Składa się ono z dwóch części połączonych masą elastyczną (guma lub elastomer), pochłaniającą wibracje i nierównomierności biegu. Uszkodzenia tego elementu zdarzają się rzadko, jednak ignorowane – objawiają się głośnym piskiem, nieprawidłową pracą rozrządu, a w skrajnych przypadkach mogą doprowadzić do awarii skrzyni biegów. ►►► str. 36

