

2011 Koła zębate pompy olejowej. Trzpienie kół zębatach pompy olejowej osadzone są w obudowie przedniego łożyska wału korbowego. Osadzenie to bywa często uszkodzone. Poznać można to po "bujananiu się" koła napędowego pompy olejowej. Takie uszkodzenie przyspiesza zużycie kół zębatach. Produkujemy koła zębata z trzpieniami o średnicy większej o 0,10 mm. Odpowiednio powiększając otwory możemy prawidłowo zregenerować pompę. Posiadamy także w sprzedaży koła zębata z trzpieniami o średnicy standardowej. Występują one pod numerem katalogowym: **2011-1**.

2080 Koło napędowe pompy olejowej. Koło wykonane jest z modyfikowanego aluminium. W oryginalnych, starych kołach, uszkodzony jest często stożkowy otwór osadzący.

2110 Tłoki. Dostarczane są ze sworzniami 20 mm, pasującymi do naszych korbowodów (**nr kat. 2201**). Podczas zakładania tłoków należy zachować właściwy kierunek ich montażu. Tłoki dostępne są w wymiarach od 77 mm do 79 mm. Tłoki można montować zarówno z oryginalnymi wałami jak i z nowymi, naszej produkcji. Nasze tłoki są markowym produktem wyposażonym w bardzo dobre pierścienie.

2118 Śruba mocowania koła zamachowego. Ponieważ koło zamachowe musi być wciśnięte na stożek wału korbowego z odpowiednią siłą, bardzo istotne jest aby śruba była wykonana z odpowiedniego materiału i ulepszona cieplnie. Dokręcać należy z odpowiednim momentem obrotowym

2128 Blacha zabierakowa oleju. Pierwsze blachy zabierakowe oleju wyposażone były w trzy otwory mocujące. Następnie zmieniono zabieraki, wyposażając je tylko w jeden otwór mocujący. Ten model zabieraka osadza się na części prowadzącej wału korbowego i za pośrednictwem pierścienia dociska łożyskiem do „wagi wału”. W ten sposób osiągnięta została duża stabilność zabieraka.

2174 Filtr oleju. Filtr znakomicie zastępujący oryginalny i zdecydowanie poprawiający oczyszczanie współczesnych olejów. Zamontowanie tego filtra nie wymaga jakichkolwiek przeróbek w obudowie silnika. Można zamawiać na wymianę wkłady filtrujące wraz z uszczelką miski olejowej (**nr kat.2185**).

2180 Pierścień dystansowy. Służy do dystansowania stalowego koła zębatego (**nr kat. 2005**) napędzającego koło wałka rozrządu.

2200 Wał korbowy. Coraz trudniej jest tak zregenerować oryginalne wały korbowe aby zapewniały bezawaryjne, długie działanie. Występują często uszkodzenia stożka osadzącego koła zamachowego lub wirnika prądnicy. Także jakość osadzenia czopów korbowodowych najczęściej pozostawia wiele do życzenia. Wielokrotnie wyciskanie i wciskanie czopów doprowadziło do rozciągnięcia otworów co zawsze grozi skrzywieniem się wału.

Stwierdziliśmy, że lepiej jest wyprodukować całkiem nowy wał korbowy.

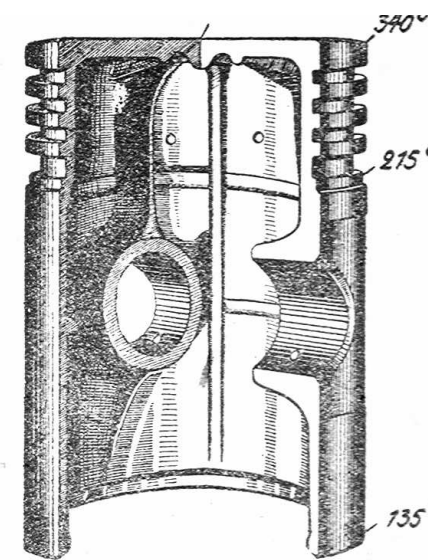
Nowy wał korbowy wykonywany jest ze stalowych odkuwek i precyzyjnie obrobiony według oryginalnych rysunków. Wał jest dostarczany w stanie gotowym do zamontowania, z nowymi koszyczkami (**nr kat.2201-2**), nowymi rolkami (**nr kat. 2201-1**) oraz nowymi korbowodami. Wały są wyważane.

2201 Korbowód. Podobnie jak wał korbowy, odkuwany jest w formie kuźniczej. Przystosowany jest do sworzni tłoków o średnicy 20 mm.

Na jednej stronie trzonka korbowodu znajduje się napis -Hommes 2001- a na drugiej napis -Germany-.

2209 Przednia obudowa głównego łożyska. Otwór wewnętrzny jest otworem nominalnym. Obudowa musi dokładnie być spasowana z otworem w karterze silnika. Koła zębata pompy olejowej pracują bezpośrednio w obudowie głównego przedniego łożyska.

2243 Pierścień falisty. Pierścień należy umieszczać pomiędzy tylnym łożyskiem głównym wału korbowego a kołem zamachowym.



Rozkład temperatur na tłoku

