



07/18

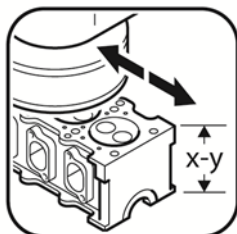
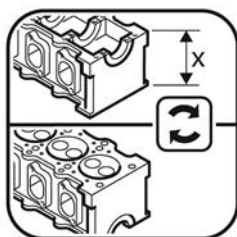


Das Original

Uszczelka głowicy cylindrów do silników benzynowych w grubości naprawczej

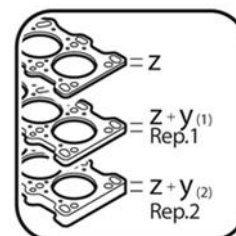
W odróżnieniu do silników diesla głowica silnika benzynowego posiada komorę spalania nad tłokiem i zazwyczaj ma kulisty kształt. To miejsce gdzie znajdują się gniazda zaworów oraz otwór na świecę zapłonową.

Planując powierzchnię głowicy w celu jej wyrównania i uzyskania powierzchni, która zapewni uszczelnienie silnika zmniejszamy pojemność komory spalania a także zmniejszamy odległość zaworów od tłoka.



W rezultacie wzrasta ciśnienie w komorze spalania i zmienia się stopień kompresji. Ten wynik, który na pierwszy rzut oka wydaje się pozytywnym efektem wręcz odwrotnie ma negatywny wpływ na działanie silnika. Ciśnienie w komorze spalania wymyka się spod kontroli co prowadzi do znaczących wibracji w silniku a co za tym idzie większego i szybszego zużycia się uszczelnianych powierzchni. Poza tym stopień sprężania możemy podnosić tylko do pewnego stopnia jeśli chcemy uniknąć zjawiska spalania stukowego. Ostatnią, ale równie ważną sprawą są pozostałe komponenty w silniku takie jak panewki korbowodowe czy panewki główne, które nie są zazwyczaj wymieniane przy naprawie głowicy silnika. Dlatego podniesienie ciśnienia w komorze spalania może spowodować problemy z panewkami. Żeby uniknąć tych problemów podczas planowania głowicy wartość jaką musimy „zebrać” z powierzchni głowicy powinna być na tyle duża żeby powierzchnia nadawała się do pracy z uszczelką głowicy i na tyle mała, żeby jak najmniej zaburzyć parametry silnika.

Przydatne porady od eksperta w dziedzinie uszczelnień: W przypadku niektórych silników benzynowych Elring oferuje uszczelki naprawcze o większej grubości niż standardowe. W tych przypadkach zalecane jest żeby planując głowicę w taki sposób dobrać wartość „zbieranej” powierzchni aby podczas naprawy można było zastosować uszczelkę o większej grubości. Dzięki temu unikniemy zmiany objętości komory spalania, pozostanie ona dokładnie taka sama jak w nowym silniku. W katalogu takie uszczelki oznaczone są jako „uszczelka naprawcza”.



X = wysokość głowicy silnika, Y = wysokość „zbranego” podczas planowania materiału
Z = grubość standardowej uszczelki głowicy, Z+Y = wymagana grubość naprawczej uszczelki głowicy

01/01