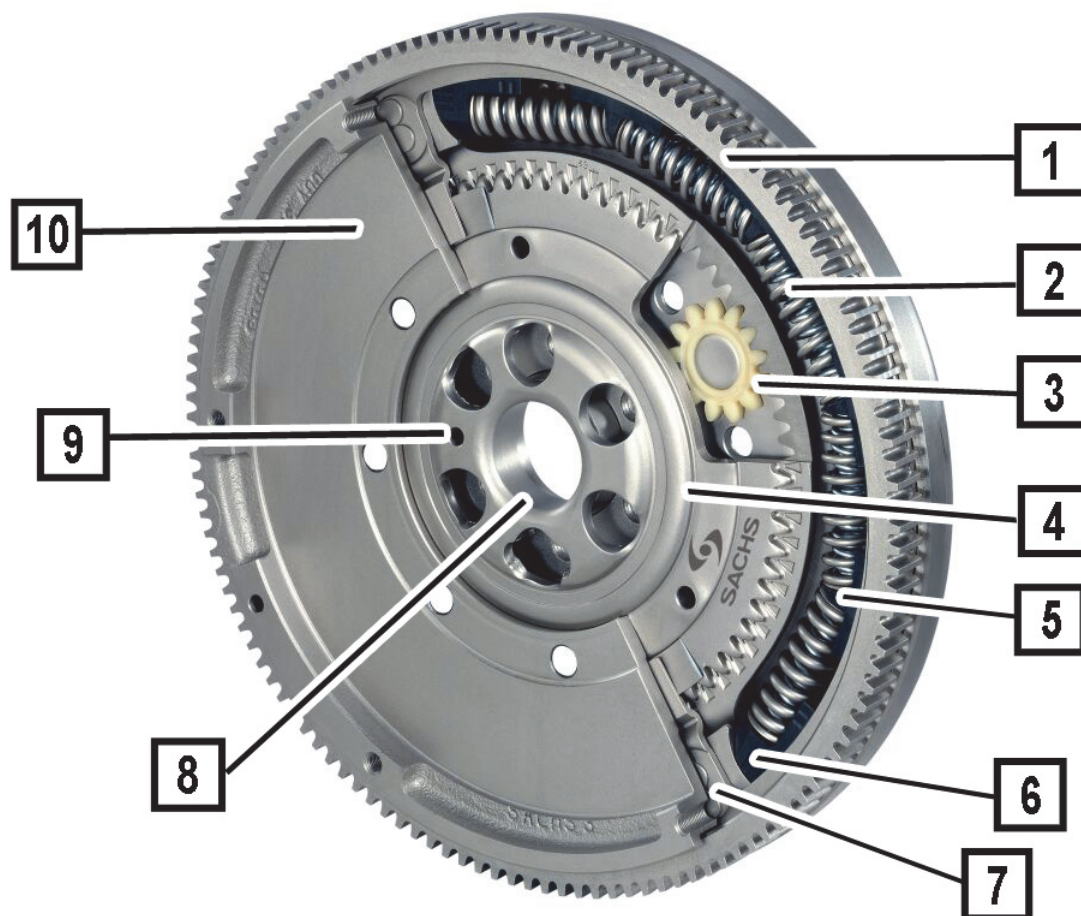




Dwumasowe koła zamachowe tłumią drgania silnika, oszczędzają przekładnię i redukują hałas



1) Pierwotne koło zamachowe 2) Sprężyny; 3) Koło obiegowe 4) Osiowe łożysko ślizgowe 5) Ślizgacz
6) Talerzyk sprężynowy 7) Pokrywa zamykająca komorę smarową 8) Promieniowe łożysko ślizgowe 9) Otwór na trzpień ustalający 10) Wtórne koło zamachowe

OGŁOSZENIE

- Dwumasowe koło zamachowe należy czyścić wyłącznie szmatką bez oleju i smaru. Niedozwolone jest stosowanie myjki wysokociśnieniowej, parowej, aerozoli do czyszczenia lub też sprężonego powietrza. Zabrudzenia oraz środki czystości mogłyby dostać się w przeciwnym razie do wnętrza dwumasowego koła zamachowego i powodować podwyższone zużycie.
- Powierzchni tarcia wtórnego koła zamachowego (10) nie wolno poddawać dodatkowej obróbce!
- Przed zdemontowaniem wału korbowego pierwotne (1) oraz wtórne koło zamachowe (10) dwumasowego koła zamachowego należy zabezpieczyć przed przekręceniem za pomocą kołka o długości 6 mm (9). W przeciwnym razie wtórne koło zamachowe (10) może zostać uszkodzone przez łby śrub.
- Śruby wału korbowego należy zawsze wymieniać. Przestrzegać zaleceń producenta pojazdu (moment dokręcający, śruby sprężynujące, środki zabezpieczające).
- Tłumik drgań skrętnych w dwumasowym kole zamachowym ulega zużyciu. Dwumasowe koło zamachowe należy wymienić najpóźniej po każdorazowej drugiej wymianie sprzęgła!



Kontrola dwumasowego koła zamachowego

Dokładna kontrola działania dwumasowego koła zamachowego jest możliwa wyłącznie przy użyciu specjalnego przyrządu kontrolnego. W stanie zamontowanym możliwa jest tylko powierzchowna kontrola. W tym celu na średnicy zewnętrznej pierwotnego i wtórnego koła zamachowego należy umieścić kolorowy znacznik. Pierwotne i wtórne koło zamachowe można normalnie obracać ręcznie. Luz obrotu w lewo i w prawo musi być przy tym równomierny, zaś wtórne koło zamachowe musi samoczynnie powracać do położenia wyjściowego. Jeśli wtórne koło zamachowe można obrócić w prawo i w lewo o więcej niż ok. 10 mm, zaleca się wymianę dwumasowego koła zamachowego.

Możliwe przyczyny uszkodzenia/awarii działania dwumasowego koła zamachowego

- Częste dławienie silnika
- Jazda z bardzo niskimi prędkościami obrotowymi
- Nierównomiernie działające układy zapłonowe i wtryskowe
- Różne ciśnienia sprężania
- Bardzo duże drgania, wywoływane przez rozregulowane elementy układu napędowego
- Przegrzanie

Cechy, kwalifikujące do natychmiastowej wymiany:

Przegrzanie wtórnego koła zamachowego



Przyczyna:

Nieprawidłowa eksploatacja sprzęgła, np. praca na poślizgu.

Skutek:

- Wysoka temperatura niweluje działanie smaru tłumiącego. Ślizgacze, talerze sprężyn i sprężyny pracują na sucho.
- Tłumienie drgań jest ograniczone lub też w ogóle nie działa.
- Punktowe przegrzanie może spowodować zerwanie sprzęgła.

Adnotacja:

Łatwo rozpoznawalne po przebarwieniach i pęknięciach.



Przetarte pierwotne koło zamachowe

**Przyczyna:**

Ekstremalne przeciążenie mechaniczne całego dwumasowego koła zamachowego

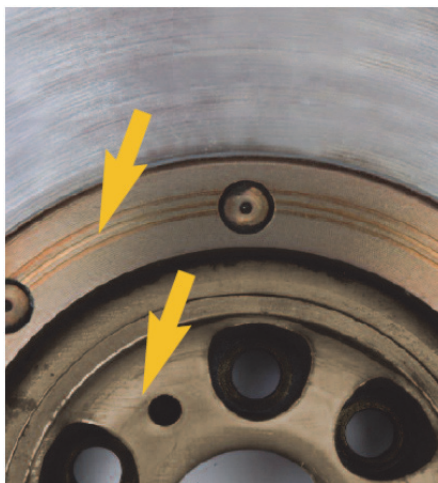
Skutek:

- Zniszczenie części wewnętrznych
- W niektórych przypadkach następuje przetarcie obudowy pierwotnego koła zamachowego wywołane uszkodzeniem części wewnętrznych.
- Prowadzi to do całkowitej awarii dwumasowego koła zamachowego.

Adnotacja:

Rozpoznawalne również po wycieku smaru.

Wewnętrzne ślady przegrzania wtórnego koła zamachowego

**Przyczyna:**

Zużycie łożyska wzdłużnego między pierwotnym a wtórnym kołem zamachowym wskutek przeciążenia mechanicznego.

Skutek:

Wysoka temperatura niweluje działanie smaru tłumiącego. Ślizgacze, talerze sprężyn i sprężyny pracują na sucho.

Adnotacja:

Wyraźnie rozpoznawalne na podstawie nalotu, jako również nietypowych odgłosów, nasilających się podczas wysprzęglania.

Zablokowane dwumasowe koło zamachowe

**Przyczyna:**

Zablokowanie pierwotnego i wtórnego koła zamachowego na skutek zastosowania zbyt długich śrub do zamocowania pokrywy sprzęgła.

Skutek:

- Brak tłumienia drgań
- Brak tłumienia hałasu



www.zf.com/serviceinformation