

1007 Korbowod, łożyskowanie panewkami

Korbowody przystosowane są do panewek od Toyoty (od 41,98 mm do 40,98 mm) lub Morrisa (od 41,29 mm do 40,54 mm). Podczas montażu korbowody należy skręcać z siłą 4,2 kp/plus 90° (1/4 obrotu).

1010 Wał korbowy Nasz wał dostarczany jest wraz z blachami zabierakowymi oleju. Wał wykonany jest z jednego, odkutego, wyższej niż oryginał jakości, kawałka stali. Czopy korbowodowe posiadają wymiar 41,98 mm. Cały wał jest wyważony (z uwzględnieniem wagi korbowodów i tłoków). Oryginalny wał korbowy waży około 5,2 kg i jest tak skonstruowany aby równoważyć oddziaływanie układu tłok-korbowod.

Składane wały korbowe wykonywane są z pełnych krążków stali, które połączone są wciskanymi czopami i ważą ponad 7 kg. Ma to zasadniczy, negatywny wpływ na wchodzenie i schodzenie silnika z obrotów. Zawsze istnieje niebezpieczeństwo, że taki wał skreśli się na czopach. (Taka produkcja wału jest wiele tańsza niż wykonanie wału z jednego kawałka stali).

1014 Blachy zabierakowe oleju Blachy zabierakowe zostają wciśnięte na wał korbowy po uprzednim przetoczeniu wag wału na odpowiedni wymiar. Jest bardzo ważne aby blach przylegały szczelnie do wag wału. Wymiary zewnętrzne wału korbowego wraz blachami nie mogą być większe od wymiarów oryginalnych. W przeciwnym razie wał może nie zmieścić się w obudowie silnika.

1023 Koła rozrządu Komplet kół składa się z koła umieszczanego na wałku rozrządu i wykonanego z rezotexu (koło to posiada wciśnięte stalowe koło zębate napędzające iskrownik) i koła napędowego umieszczonego na wale korbowym. Koło wykonane z rezotexu ma tę zaletę, że rezotex nasiąkając olejem zapewnia ustawiczne dobre smarowanie kół. Koła pracują także cicho. Zalety tej nie mają koła wykonane z nylonu, teflonu lub aluminium. Koło rozrządu i koło napędowe montowane są „bez luzu”. Koła mogą być wymieniane tylko kompletami.

1030 Zawory z przewodnicami Zużyte przewodnice mają bardzo negatywny wpływ na zużycie oleju i głośność silnika.

Złe zawory nie zapewniają szczelności a także łatwo ulegają zniszczeniu. Zastosowanie naszych zaworów wymaga zastosowania specjalnych talerzyków i półstożków zamka zaworu (**nr kat. 1104**). Dorabianie nowych półstożków byłoby drogie, dlatego zastosowaliśmy te występujące w Audi. Także pod względem konstrukcyjnym są one lepsze od oryginalnych.



1044 Ściągacz przewodnic szklanek

Ściągacz służy do wyciągania przewodnic szklanek zaworowych z bloku silnika a także do ich wprowadzania. Ściągacz pomocny jest także przy wyciąganiu z bloku silnika obudowy łożyska wału korbowego.

1054 Nakrętka ta służy do dokręcenia koła rozrządu na wale korbowym. Tutaj musi być użyta nakrętka płaska, gdyż użycie typowej, wysokiej nakrętki spowoduje jej ocieranie się o łożysko umieszczone w przedniej pokrywie silnika.

1058 Uszczelka głowicy Po założeniu nowych uszczelki i przejechaniu około 100 km należy dociągnąć wszystkie nakrętki mocowania cylindra do bloku i mocowania głowicy do cylindra. Następnie koniecznie należy dokonać regulacji zaworów na zimnym silniku. Luz zaworowy dla wszystkich zaworów wynosi 0,25 mm.

1077 Uszczelki pokryw zaworowych wykonane są ze specjalnego, grubego papieru. W przypadku konieczności wykonania planowania którejs z pokryw, należy następnie koniecznie sprawdzić, czy dźwigienki zaworowe nie uderzają o pokrywę. Jeżeli ma to miejsce to należy założyć 2 uszczelki. Pod nakrętki mocowania pokryw należy używać tylko podkładek miedzianych.

1087+1088 Cylindry przystosowane są do natychmiastowego montażu. Otwór honowany jest na standardowy dla naszych tłoków (**nr katalogowy 1124**) wymiar 75,04 mm. Cylindry wykonane są jako wersja zmodyfikowana, przystosowana do silnika z zębatkową pompą olejową. Zapewniają mniejsze zużycie oleju.

1089 Panewki przygotowane są do osadzenia w korbowodach. Przedstawione wymiary panewek są wymiarami na jakie należy szlifować czopy wału korbowego.

1124 Tłoki mogą mieć wymiar od 75,0 do 76,0 mm. Nasze tłoki są tłokami produkowanymi przez fabrykę tłoków na nasze specjalne zamówienie i wyłącznie dla nas. Posiadają nowoczesne, bardzo dobrej jakości pierścienie redukujące zużycie oleju. Zużycie oleju przy zastosowaniu tych tłoków porównywalne jest z oryginalnymi wartościami. Przy zastosowaniu złe dorabianych tłoków zużycie może sięgać nawet 1-3 litrów na 1000 kilometrów.

