

Wydanie nr 12/2022

Dostępne są różne rodzaje pierścieni sworzni tłokowych, które są montowane na różne sposoby.

Dostępne są różne rodzaje pierścieni sworzni tłokowych, które są montowane na różne sposoby.

W większości silników spalinowych montuje się pierścienie zabezpieczające sworznie tłokowe przed ruchem osiowym podczas pracy. W takich przypadkach sworznie tłokowe ma nadal ograniczony luz osiowy i może obracać się również w małym otworze końcowym i otworze sworznia tłoka (tzw. sworznie pływający).

Inaczej jest w silnikach z korbowodami o stałym sworzniu, gdzie sworznie tłokowe jest pasowany skurczowo w mały otwór końcowy poprzez podgrzanie korbowodu. Nie stosuje się tu pierścieni osadczycy. W przypadku naprawy lub wymiany tłoka ze sworzniem pływającym podczas ponownego montażu należy

założyć nowe pierścienie osadczycy. Wielokrotne użycie może spowodować zmniejszenie niezbędnego naprężenia pierścieni, a ponadto istnieje ryzyko, że podczas pracy mogą one wysunąć się z rowków na skutek dużego przyspieszenia tłoka.

Kierunek montażu

Kierunek montażu zależy od rodzaju pierścienia osadczycy. Pierścienie otwarte (zatraskowe) są zawsze montowane z otworem na godzinie szóstej lub dwunastej w kierunku skoku. Pierścienie druciane z wypustkami skierowanymi na zewnątrz są montowane w odpowiednich zagłębieniach w otworze sworznia. W niektórych silnikach (np. w silnikach typu Boxer Porsche) końcówki pierścieni muszą być dopasowane do konkretnego cylindra i bloku. Należy zawsze przestrzegać instrukcji producenta. Pierścienie muszą być całkowicie osadzone w swoich rowkach. Lekkie przekręcenie zapewni prawidłowe osadzenie w rowku.



Ilustracja 1: Różne pierścienie osadczycy sprężynujące



Ilustracja 2: Tłok z pierścieniem osadczycy sprężynującym z drutu



Ilustracja 3: Otwór w pierścieniu, w tym przypadku w pozycji godziny 6 albo 12

Ważne!

Nie wolno ponownie używać wygiętych lub zdeformowanych pierścieni osadczycy. Podczas montażu należy pamiętać o zachowaniu czystości i użyciu dużej ilości czystego oleju. Większość błędów popełnianych podczas naprawy silnika wynika z zanieczyszczenia i braku smarowania.