

MONTAŻ PIERŚCIENI TŁOKOWYCH

1. Dokładnie wyczyścić używany tłokz pokrywającego go brudu. Zwracać szczególną uwagę na usunięcie zwęglonego oleju i brudu z rowków pierścieniowych. Jeśli to konieczne, wyczyścić otwory odprowadzające olej za pomocą stosownego narzędzia.

2. Zwracać uwagę na to, aby nie uszkodzić ścianek rowków podczas usuwania zwęglonego oleju. Dolna ścianka rowka to powierzchnia uszczelniająca. Zdrapania i podobne uszkodzenia mogą w czasie pracy silnika powodować zwiększone zużycie oleju lub większe ilości gazów przedmuchiowych.

3. Do montażu i demontażu pierścieni tłokowych konieczne należy używać szczypiec do pierścieni tłokowych. Inne środki, jak pętle z drutu czy śrubokręty mogą uszkodzić zarówno pierścień tłokowy, jak i tłok.

4. Nigdy nie naciągać pierścieni ręcznie (wyjątek: stalowe wielowarstwowe pierścienie olejowe). Zachodzi nie tylko niebezpieczeństwo pęknięcia pierścienia, jego wygięcia i rozciągnięcia, ale także ryzyko zranienia przy przełamaniu pierścienia lub skaleczenia się od jego ostrych krawędzi.

Należy zweryfikować luz nowego pierścienia tłokowego w tłoku, jeżeli jest powyżej 0.12mm należy wymienić tłok na nowy.

Luz w rowku tłoka	Przydatność tłoka
0.05+0.10 mm	Przydatny (bez zastrzeżeń)
0.11+0.12 mm	Wskazana zwiększona ostrożność
>0.12 mm	Konieczne wstawić nowy tłok

Zachować kolejność montażu pierścieni: Najpierw należy zamontować pierścień zgarniający olej, potem drugi pierścień uszczelniający, na koniec pierwszy pierścień uszczelniający.

Przy sprawdzaniu średnicy pierścienia w zużytych cylindrach/ tulejach cylindrowych, należy zwrócić szczególną uwagę na to, że luz stykowy może przyjmować większe wartości, np. w pierścieniach tłokowych do VW 1.6l. o kodzie silnika BSE występuje luz stykowy na drugim pierścieniu o wartości 0.80mm. Jest to celowy zabieg konstrukcyjny, aby właśnie uniknąć przedostawania się oleju do komory spalania.



Pierścienie tłokowe oznaczone znakiem „TOP” muszą być nałożone w określonym kierunku. Znak „TOP” musi wskazywać denko tłoka. W wypadku niedbale wykonanego montażu pierścieni istnieje niebezpieczeństwo pompowania oleju ze skrzyni korbowej do komory spalania, co powoduje niewłaściwe działanie kompletu pierścieni.

Podczas montażu dwuczęściowych pierścieni zgarniających olej należy zwracać zawsze uwagę na położenie sprężyny śrubowej. Końcówki sprężyny śrubowej muszą zawsze leżeć po stronie przeciwległej do zamka pierścienia.



W pierścieniach trzyczęściowych prawidłowe położenie sprężyny rozprężnej jest nieodzowne dla zapewnienia zgarniania oleju. Również w tłokach z już zamontowanymi pierścieniami należy zawsze sprawdzić położenie sprężyn rozprężnych przed montażem tłoka. Końcówki sprężyny w czasie transportu nie są naprężone i mogą się nasunąć na siebie. Obydwa kolorowe oznaczenia na końcach sprężyny muszą być widoczne. Jeśli nie są one widoczne, oznacza to, że końcówki nachodzą na siebie i pierścień nie działa poprawnie. Wszystkie zamki trzyczęściowego pierścienia zgarniającego olej (obie taśmy stalowe oraz sprężyna rozprężna) należy zamontować obrócone względem siebie o 120°

Zamki pierścieni tłokowych tłokagotowego do montażu obrócić tak, aby były obrócone względem siebie o ok. 120°. Pomaga to tłokowi i pierścieniom przy pierwszym uruchomieniu silnika. Przy pierwszym uruchomieniu silnika zdolność uszczelniania jest nieco obniżona, bowiem pierścienie tłokowe nie są dotarte.



Źródło: MS-Motorservice