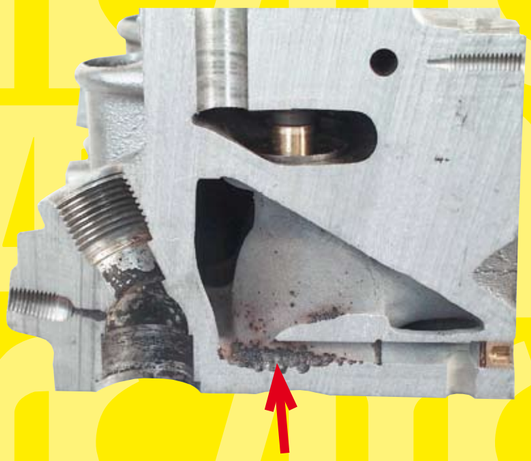
ISO/TS 16949 BUREAU VERITAS Certification

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

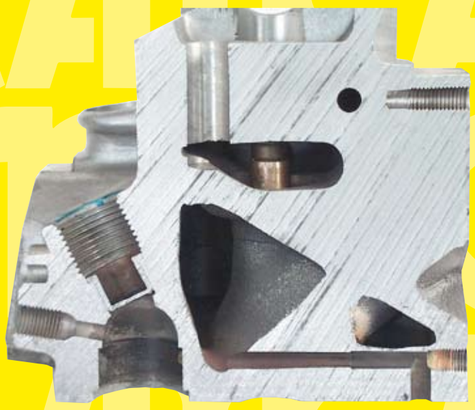
SYSTEM CERTIFICATION ISO 14001 SGS

HLAVY VÁLCŮ: NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINY POŠKOZENÍ

1. Koroze hliníku /kavitace (tvorba dutin)

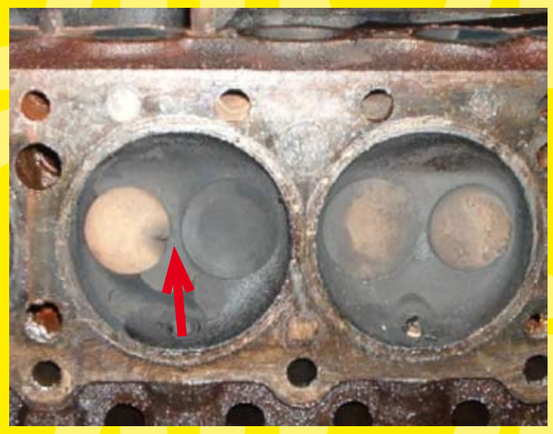


Použití nevhodných chladících kapalin nebo obyčejné vody vede ke korozi hliníku.



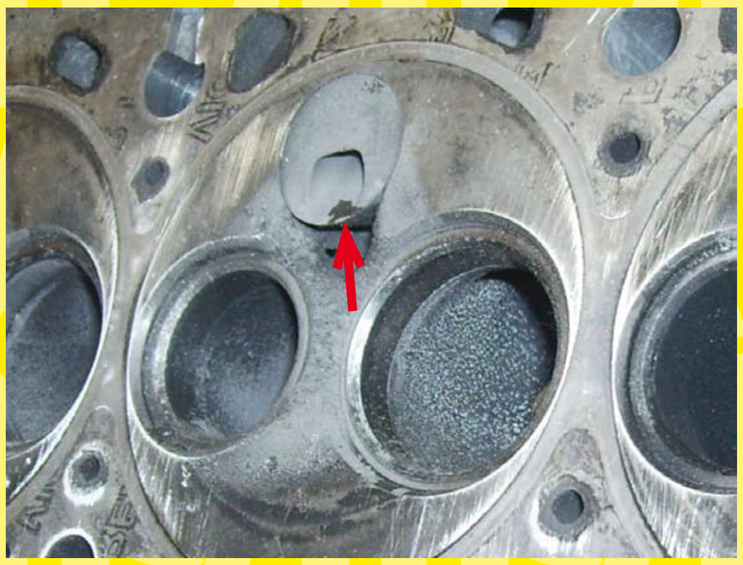
Použitím předepsaného a kvalitního chladícího média nedochází ke korozi.

2. Přehřátí



Příčinou poškození je nedostatečná funkce chladícího systému.

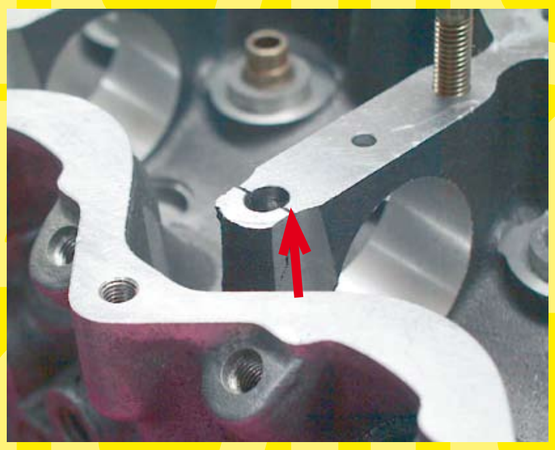
3. Porucha vstřikování



Závady v průtoku tryskou (špatné nastavení, nečistoty, apod.) mohou být příčinou úniku paliva do spalovacího prostoru.

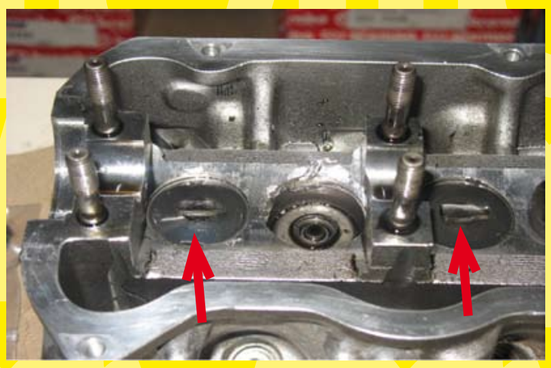
Cyklické vzplanutí nahromaděného paliva může natavit a erodovat hlavu válce.

4. Příliš vysoký utahovací moment (uložení vačkových hřídelí nebo vstřikovacích trysek)



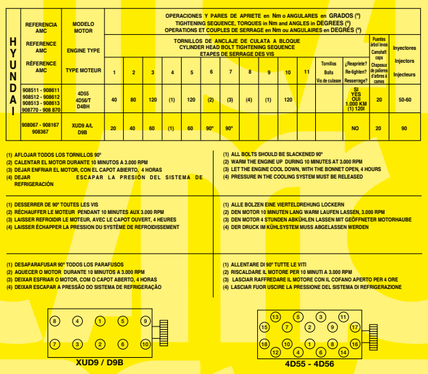
Vždy dodržujte výrobcem předepsané utahovací momenty. Pokud tak neučiníte, vystavujete se nebezpečí prasknutí nebo odlomení utahovaného dílu.

5. Špatné nastavení rozvodů



Správné nastavení rozvodů je důležitým momentem při výměně hlavy motoru.

6. Použití opotřebovaných hlavových šroubů



HYUNDAI

REFERENCIA AMC / REFERENCE AMC / RÉFÉRENCE AMC	MODELO MOTOR / ENGINE TYPE / TYPE MOTEUR	OPERACIONES Y PARES DE APRIETE en Nm o ANGULARES en GRADOS (°) / TIGHTENING SEQUENCE, TORQUES in Nm and ANGLES in DEGREES (°) / OPERATIONS ET COUPLES DE SERRAGE en Nm ou ANGULAIRES en DEGRÉS (°)													
		TORNILLOS DE ANCLAJE DE CULATA A BLOQUE / CYLINDER HEAD BOLT TIGHTENING SEQUENCE / ETAPES DE SERRAGE DES VIS											Tornillos Bolts Vis de culasse	¿Reapriete? Re-tighten? Resserrage?	Pastilla Caliper / Etrier Chapeau de palier / Lettre à cames	Inyectores Injectors Injecteurs
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11				
908511 - 908611 908512 - 908612 908513 - 908613 908779 - 908 870	4D55 4D56/T D4BH	40	80	120	(1)	120	(2)	(3)	(4)	(1)	120			SI (2) 1.000 KM (1) 1.200	20	50-60
908067 - 908167 908367	XUD9 A/L D9B	20	40	60	(1)	60	90°	90°						NO	20	90

(1) AFLOJAR TODOS LOS TORNILLOS 90°
(2) CALENTAR EL MOTOR DURANTE 10 MINUTOS A 3.000 RPM
(3) DEJAR ENFRIAR EL MOTOR, CON EL CAPOT ABIERTO, 4 HORAS
(4) DEJAR ESCAPAR LA PRESIÓN DEL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

(1) ALL BOLTS SHOULD BE SLACKENED 90°
(2) WARM THE ENGINE UP DURING 10 MINUTES AT 3.000 RPM
(3) LET THE ENGINE COOL DOWN, WITH THE BONNET OPEN, 4 HOURS
(4) PRESSURE IN THE COOLING SYSTEM MUST BE RELEASED

(1) DESSERRER DE 90° TOUTES LES VIS
(2) RÉCHAUFFER LE MOTEUR PENDANT 10 MINUTES AUX 3.000 RPM
(3) LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR, AVEC LE CAPOT OUVERT, 4 HEURES
(4) LAISSER ÉCHAPPER LA PRESSION DU SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

(1) ALLE BOLZEN EINE VIERTELDREHUNG LOCKERN
(2) DEN MOTOR 10 MINUTEN LANG WARM LAUFEN LASSEN, 3.000 RPM
(3) DEN MOTOR 4 STUNDEN ABKÜHLEN LASSEN MIT GEÖFFNETER MOTORHAUBE
(4) DER DRUCK IM KÜHLSYSTEM MUSS ABGELASSEN WERDEN

(1) DESAPARAFUSAR 90° TODOS LOS PARAFUSOS
(2) AQUECER O MOTOR DURANTE 10 MINUTOS A 3.000 RPM
(3) DEIXAR ESFRIAR O MOTOR, COM O CAPOT ABERTO, 4 HORAS
(4) DEIXAR ESCAPAR A PRESSÃO DO SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO

(1) ALLENTARE DI 90° TUTTE LE VITI
(2) RISCALDARE IL MOTORE PER 10 MINUTI A 3.000 RPM
(3) LASCIAR RAFFREDDARE IL MOTORE CON IL COFANO APERTO PER 4 ORE
(4) LASCIAR FUORI USCIRE LA PRESSIONE DEL SISTEMA DI REFRIGERAZIONE

XUD9 / D9B

4D55 - 4D56

• Opětovné použití starých hlavových šroubů má za následek nedostatečný utahovací moment. Vždy použijte nové šrouby, zejména pokud montujete novou hlavu válců.

• Velmi důležité je dodržení výrobcem předepsaného postupu utahování. Tyto informace jsou vždy k dispozici v našich sadách hlavových šroubů.