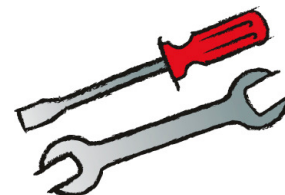




Das Original

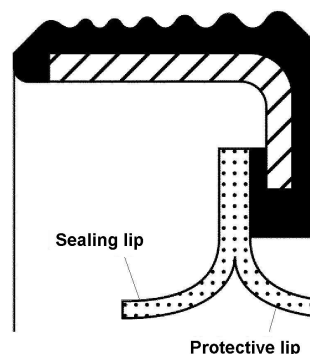
TSI 09/11



Dicas do especialista em juntas

Montagem Profissional de um retentor em PTFE

Os motores modernos movido a diesel, gasolina ou flex exigem cada vez mais dos retentores. Isto ocorre devido a maior temperatura do óleo e velocidade do motor. Além disso, os intervalos de manutenção desses motores estão cada vez mais longos, o que torna o aditivo utilizado agressivo para o material de vedação devido a sua composição para aguentar altas quilometragens e altas temperaturas.



Retentores feitos de teflon (PTFE), que são muitas vezes utilizados, só podem cumprir essas exigências pois aumentaram de forma ilimitada sua composição.

O material PTFE, no entanto, fornece uma solução. Retentores em PTFE resistem a condições extremas, uma vez que:

- Possui uma maior área de vedação, em especial sem mola no lábio interno do retentor.
- São resistentes a altas temperaturas e óleos dos motores mais modernos.
- Apresentam perda de baixo atrito (entre lábio interno e eixo do virabrequim).
- Oferecem um desempenho de ótima vedação.

Além disso, retentores PTFE permite a aplicação em caso de lubrificação insuficiente e montagem a seco. Devido a qualidade dos PTFE em montagem a seco, óleo ou graxa NÃO devem ser usados como substância de montagem.

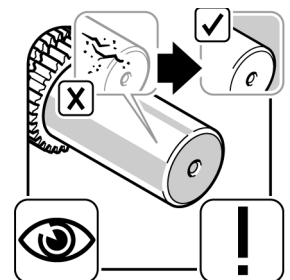
Para veículos comerciais, retentores PTFE são usados em:

- Virabrequim
- Comando de válvula
- Transmissão
- Cubo de roda e vedações do eixo

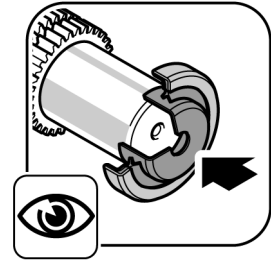
Montagem profissional é importante especialmente para o sucesso do uso de um retentor em PTFE.

Por favor, siga as seguintes instruções:

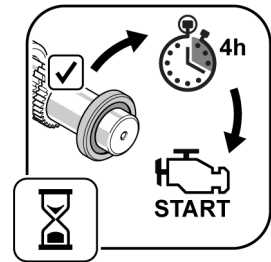
- Na maioria dos casos, a vedação de óleo em PTFE é equipada com uma cobertura de plástico para proteger o lábio de vedação que é sensível. Isto também assegura a forma geométrica do mesmo lábio de vedação e o alinhamento ideal com a superfície do eixo. É importante certificar-se que a capa protetora será removida somente para montagem e não antes. O lábio de vedação por ser sensível não pode ser movido e nem alterado, pois isso pode afetar negativamente a função de vedação, mesmo sem ser obviamente detectável.
- Antes da montagem do retentor de óleo, a superfície do eixo deve ser cuidadosamente inspecionada para verificar se está livre de sulcos ou outros danos. Se não estiver tudo em perfeitas condições, devem ser substituídos. Em caso de dúvida é absolutamente necessário consultar um especialista em motores/reparador, que possivelmente irá realizar um acabamento profissional, se necessário.
- Importante: O retentor PTFE deve ser instalado seco. Óleo ou graxa de qualquer tipo não deve ser usado como um agente de montagem.



- Para montagem, a cobertura de plástico é posicionada de tal forma que o retentor pode deslizar suavemente sobre o eixo. Uma ferramenta apropriada para inserção do retentor deve ser usada, e deve ser assegurado que isso ocorra de forma uniforme e sem carga de impacto. Caso contrário, há risco de danificar o lábio de vedação e sua função de perfeita vedação não é mais garantida.



- A fim de garantir que a função de vedação do retentor PTFE seja atingida, é necessário aguardar no mínimo 4 horas para dar a primeira partida no motor, e em alguns casos, dependendo da aplicação do motor, é necessário que fique em repouso por até 8 horas após a montagem do retentor.



Para um melhor entendimento sobre instalação e cuidados com o retentor, a Elring tem disponível no site www.elring.de um vídeo com a montagem completa de um retentor. Esta localizado no final da primeira página.