

Nokka-akselin asennus

Uuden/hiotun akselin kanssa on aina käytettävä uusia/virheettömiä ventti. nost./painink/keinuvipuja/laahaimia.

Huomioi aks. mahdollinen liittänyt nosto ja muuttunut ajoitus:

venttiili – mäntä törmäysvaara

jousilautasen - ventt. ohjurin riittävä välys

venttiilijousen kokoonpuristumisvaran riittävyys, max noston kohdalla n.1,5-2 mm

-Voitele nokat ja laakeripinnat hyvin ennen asennusta

-Nokka-aks. muutos aiheuttaa aina muutostarvetta myös kaasuttimessa, ruiskujärjestelmässä, syt.järj. jne

-Alkuperäinen n-aks. on yleensä paras mahdollinen – mikäli pysytään alkuperäisellä kierrosluku-alueella. Muutettu aks. lisää (yleensä) venttiilien aukiolo-aikoja joka johtaa lähes aina vääntömomentin huonontumiseen alhaisilla kierrosluvuilla. Vastaavasti momentti kasvaa keski- ja yläkierroksilla eli teho kasvaa, edellyttäen että myös muut osat/säädöt mahdollistavat tehokkaan kaasunvaihdon em. kierrosluvuilla.

-Puhdista öljykanavat, tarkista öljytulpat

-Huomioi keinuv./seuraajien asento. (Esim. ohc ford, lada, datsun jne.)

Nokka-akseli:

Tyyppi

VW/STD +14°/+12°/S

Sopivuus

VW VR6 5 v/syl.

Käyttötarkoitus

Sport kadu

Nosto aks.

7,85/10,7 mm

Nosto ventt.

Väiykset: Kyimä/lärm.

Imu

Hydr.

mm.

Pako

Hydr.

mm.

Ajoitus-suositus

X Imunostin tai työntötanko noussut ykköseen mennessä _____ mm.

X ☒ alkuperäisiin merkki.

X _____ mm. imuv. auki ykk:ssa

Pakov. _____ mm.

X _____ imuv. täysin auki jykk

X _____ täysin auki eykk

Pintakäsittely

X liekki-karkaisu

X kovakromaus

X metalliruiskutus

X muu

X nitroc

X fosfatoi

X hiilletyskarkaisu

Ford Ohc: Venttiilin pään korkeus sylinterikannen alkuperäisestä venttiilijousitasosta:

Imu _____ mm

Pako _____ mm

Opel Cih: Käytä vain kovapala nostimia (=alkuperäinen)

Muuta huomioitavaa Paininkuppi/säätöpala vent.koneisto: Min. tehollinen liukuhalk.: STD mm