

Wichtige Kriterien für eine fachgerechte Instandsetzung mit dem PTFE-Radialwellen-Dichtring:

Bei der Instandsetzung von Verbrennungsmotoren wird der in jeder Werkstatt bekannte Radialwellen-Dichtring verwendet. Mit der typischen elastomeren Dichtlippe aus hochwertigem Fluorkautschuk und einer Metallfeder, die die Dichtkante mit genau dosierter Federkraft auf die rotierende Welle drückt und sicher abdichtet.

Moderne Diesel- als auch Benzinmotoren stellen an die Dichtringe aufgrund der höheren Drehzahlleistung und Öltemperatur wesentlich höhere Anforderungen. Hinzu kommt, dass immer längere Wartungsintervalle für den Ölwechsel gefordert werden, wodurch die verwendeten Öle (stark additiviert) für den Dichtungswerkstoff aggressiver werden. Der Fluorkautschuk kann diese erhöhten Anforderungen jedoch nur bedingt erfüllen.

Der PTFE-Radialwellen-Dichtring jedoch hält diesen extremen Belastungen stand. Im Gegensatz zu dem Dichtring aus Fluorkautschuk besitzt er eine wesentlich breitere, feste Dichtauflage – ohne Metallfeder. Er ist beständig gegen hohe Temperaturen, moderne Motorenöle, zeichnet sich durch geringe Reibungsverluste aus und bietet ein sehr gutes Abdichtverhalten. So erfüllt er alle Anforderungen moderner Motorenkonzepte.

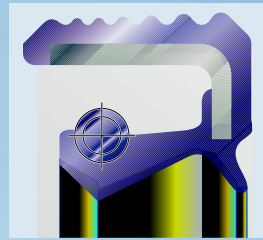


Abb. 1
Standard-Radialwellen-Dichtring (Bauart ASW)

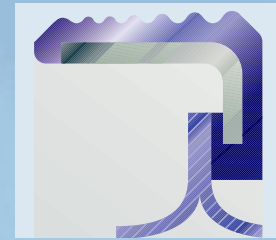


Abb. 2
PTFE-Radialwellen-Dichtring

Bei den neuen Motoren werden die herkömmlichen Radialwellen-Dichtringe durch diese PTFE-Bauart ersetzt. Und auch bei der Instandsetzung ist der Austausch zu empfehlen.

Für die Reparatur steht der PTFE-Dichtring als einzelnes Ersatzteil sowie als Bauteil mit fest integrierem Dichtring zur Verfügung. In diesem Fall muss das komplette Gehäuse mit ausgetauscht werden.



Integrierter RWDR mit Gehäuse und Montagehülse

Meine Zeit



Das Original

Name

Firma

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Zeit

Datum