



Oldtimertömítések az ErlingKlingertől

Az oldtimerek motorjának felújítása problémásabb, mint a fiatalabb társaké, többek között azért, mert a tömítéseket, így a hengerfejtömítést nem lehet az alkatrész-kereskedőnél megvenni. Azt le kell gyártatni vagy gyártani. Aki gyakran küzd ilyenekkel, annak ajánljuk a következő cikket, mely az ErlingKlinger oldtimertömítés-készítés koncepciójáról szól.

Egy veterán jármű motorjának felújítása során a lehető legnehezebb és legfontosabb ügy a tömítés, ezek közül is a hengerfejtömítés. A legtöbb ilyen tömítést csak a speciális tömítőanyagból lehet kivágni a megfelelő praktikákkal, műhelytrükkökkel, a gyártás sikeressége pedig legtöbbször a szerencsén múlik. „A kivágás nehézségének köszönhetően, a hengerfejtömítés rója a legösszetettebb feladatot készítőjére a tömítések közül” - mondja Adrian Blessing, az ErlingKlinger ipari alkalmazások divíziójának pótalkatrész-kereskedelmi vezetője, aki erre tette a hangsúlyt a veteránokhoz gyártott tömítésfajták palettáján.

Az ErlingKlinger céget - talán be sem kell mutatunk olvasóinknak - 1879-ben alapították, azaz 131 éve. Az első nagyszériás hengerfejtömítés-gyártás 1924-ben kezdődött meg, az Opel P4 (ismertebb nevén Laubfrosch, azaz Levelibéka) típusok számára. A ma veteránnak számító járművekhez 12 éve készítenek egyedileg tömítéseket. Ez alatt az idő alatt gyártottak tömítést többek között soros, nyolchengerű motorhoz, Mercedes-Benzhez, Delage-hoz, sőt egy svájci megrendelésnek köszönhetően, amely a Roos Engineeringtől érkezett, elkészítették a James Bond-filmben szereplő, eredeti Aston Martin DB5 hathengerű motorjának henger-

fejtömítését is. (A Roos Engineering svájci székhelyű vállalkozás, az egyik legnevesebb Aston Martin-specialista ma Európában.) A veteránokhoz gyártott tömítések az ErlingKlinger prototípusüzemében készülnek, csakúgy, mint a ma futó Formula-1-es vagy más versenyautók hengerfejtömítései.

Raktáráru és a rekonstrukció

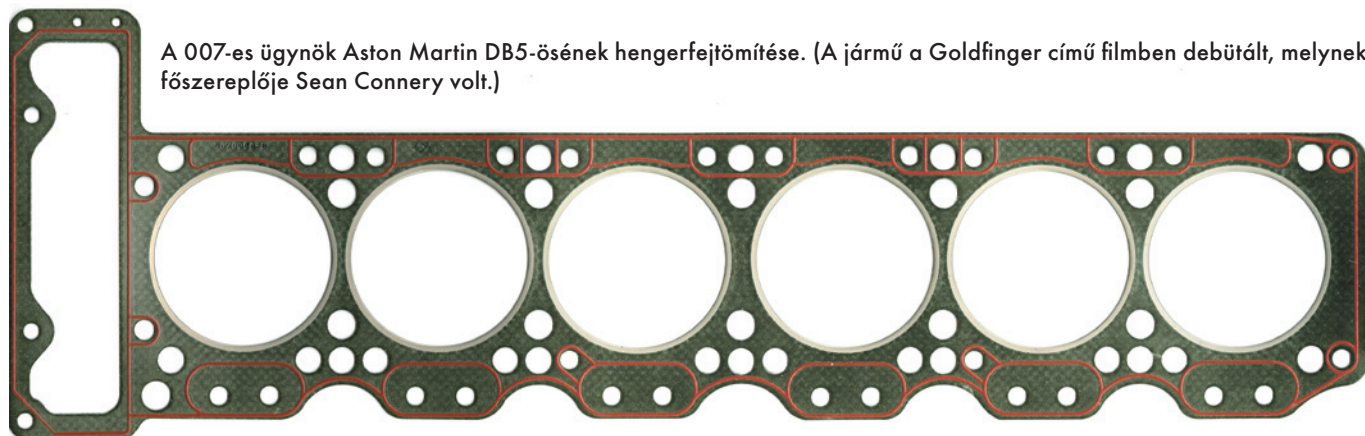
Aktuálissá vált tehát a kérdés az ErlingKlinger-nél, hogy készítsenek egy olyan listát veterán tömítéseikről, amelyek raktáron vannak, vagy amelyet akár le is tudnak gyártani.

„Ha már foglalkozunk egy tömítéssel, és a gyártási dokumentációk, tervek a rendelkezésünkre állnak, számunkra az lényegtelen, hogy az egy a közeljövőben gyártott járműbe kerül-e be, vagy egy veterán motorjába” - mondta Adrian Blessing. „Kétségtelen, hogy kénytelenek vagyunk szétszerelni azt a szerszámot, amellyel olyan alkatrészt gyártunk, melyre két évente csak egy megrendelés esik be. Ehhez azonban építenünk kellett egy nagy raktárat. A dettingeni raktárban azért jópár, közkedvelt motorhoz található az ember hengerfejtömítést akár polcra is, így például a VW Käferhez (Bogár), a BMW T1-hez, egyes Ferrari-modellekhez vagy a 2,0 literes CIH Opel motorokhoz.”

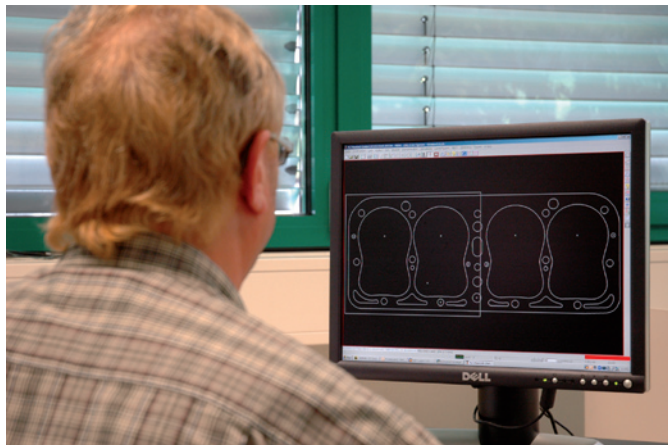
A legtöbb hengerfejtömítés rekonstruálható, akár csak a kipufogó-leömlő-, a szívócső- vagy a karburátor-beömlőcsomók tömítése. Kivételt jelent néhány használt járműmotor-tömítés, vagy nehezen után gyárthatóak például a szimmeringek. Az utóbbinál a nehézséget a bonyolult kialakítás és a legalább háromféle anyag adja, de leginkább az előállítás horribilis költsége miatt nem mindig érdemes gyártani. Az ErlingKlinger a specialistáinak és az eszközparkjának köszönhetően a tömítések széles spektrumát le tudja gyártani, ezzel jókora hírnévre téve szert ezen a piacon.

Hogyan lehet megrendelni náluk egy egyedi gyártású hengerfejtömítést?

Adrian Blessing elmondta, hogy a legtöbb érdeklődés telefonon keresztül érkezik hozzájuk. Az érdeklődést követően egy mintát kell küldeni az ErlingKlinger számára, amely lehet akár a kiszertelt tömítés, vagy egy új mintadarab, vagy akár egy műszaki rajz is. Szükséges esetben lehetőség van arra is, hogy közvetlenül a motorblokkról vagy a hengerfejről vegyenek mintát az ErlingKlinger szakemberei, ez azonban nagyon ritkán fordul elő. Az ezt követő lépésben az ErlingKlinger árajánlatot készít az érdeklődő számára, követ-



A 007-es ügynök Aston Martin DB5-ösének hengerfejtömítése. (A jármű a Goldfinger című filmben debütált, melynek főszereplője Sean Connery volt.)



Az érdeklődő által küldött minta alapján számítógépes modell készül



A megrendelésenkénti öt mintadarab mindegyike kézzel készül



Bonyolult tömítésalakok sem jelentenek problémát az ElringKlinger szakembereinek

ve annak különleges kívánságait, akár az anyagminőség vagy a mennyiség, netán a méretváltoztatások tekintetében is.

Mindezek után az érdeklődő számára elküld az ElringKlinger egy lemezmintát, amelyről el kell dönteni, hogy az illeszkedik-e a megfelelő alkatrészekhez, azok nyílásaihoz, vagy esetlegesen igényel-e módosítást.

Eddig a pontig a szolgáltatás teljesen ingyenes!

Amennyiben a megrendelő mind a lemezmintára, mind az árajánlatra rábólint, már csak türelmesen várnia kell négy teljes hetet, hogy beépíthesse a vadonatúj tömítést.

Minden ilyen megrendelés során öt darab tömítés készül el. Ebből három, mint minimális mennyiség, a megrendelőhöz kerül, egy a reprodukálhatóság kedvéért, egy pedig az esetleges reklamációk kezelése miatt az ElringKlingernél marad.

A tömítés anyaga ún. kompozit, acéllemezről és cellulózbázisú anyagból áll,

mely a ma használatos több fémlémezből álló tömítésekkel ellentétben egyetlen rétegben készül. Az égésterek körüli ívek készülhetnek alumíniumból vagy akár rézből is. Lehetőség van a tömítés felületeire egy különleges szitanyomással készített szilikon mikrotömítés-háló felvitelére is, amely jelentősen javítja a hűtőfolyadék-tér és az olajtér közötti zárást. A megrendelő ezen felül még számos extra közül válogathat a tömítés minőségének javítása érdekében, természetesen mindez növeli az elkészítés költségét, akár egy jókora, 300 eurós összeggel is. Adrian Blessing a szilikonos bevonatot például kizárólag a prémiumszegmens hengerfejtömítéseihez ajánlja.

Az ElringKlinger szakembere felhívja a figyelmet arra is, hogy sosem szabad azonban tömítőpasztát használni hengerfejtömítésként. Ez a megoldás kizárólag a versenysportban alkalmazható, mivel ott maximum 2-3 verseny után a motort szét szerelik és új tömítést szerelnek be. Hosszú

távon való használatkor az olaj és a hűtőfolyadékok közötti tökéletes zárás megszűnhet, a két tér egybenyílhat.

A tudás továbbadása

Az ElringKlingernél a veterán tömítésekkel foglalkozó gárda kizárólag „veteránokból” áll, ám Adrian Blessing szeretné, ha mindezt a tudást a fiatal szakemberek elsajátítanák, így a technológia nemzedékről nemzedékre szállva fennmaradhat.]

Amennyiben önnek szüksége lenne egy ilyen tömítésre, szerkesztőségünk segít felvenni a kapcsolatot az ElringKlinger szakembereivel!

Csütörtöki Tamás

Az asp Klassik 04/2009. számában Peter Diehl „Dichtkunst” cikke nyomán készült írásunkat az ElringKlinger cég munkatársának, Adrian Blessing úrnak szíves hozzájárulásával közöljük.