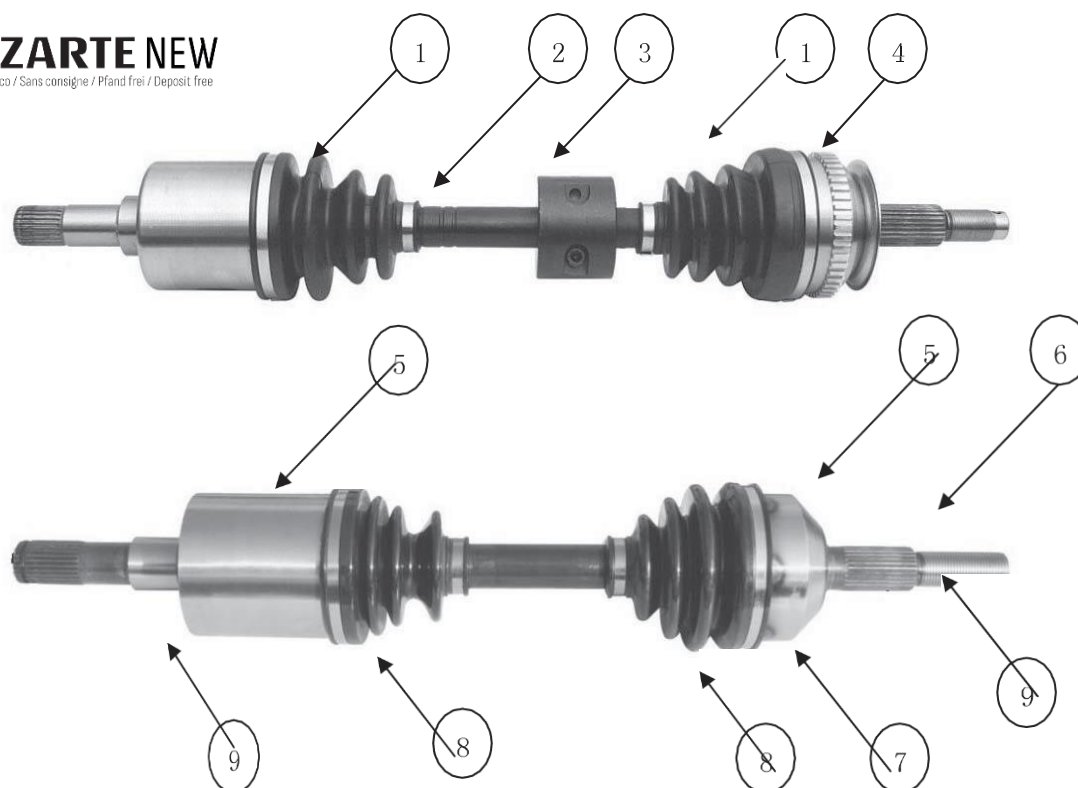


Diferencias de apariencia de árbol de transmisión



1. Fuelle del árbol de transmisión:

El diseño mercado de accesorios del fuelle del árbol de transmisión. puede ser diferente de OE como el número de fuelles y / o forma. Los fuelles de la junta tienen que cumplir los requisitos de resistencia al envejecimiento y a las altas y bajas temperaturas y, a continuación, ajustarse para resolver los problemas del equipo original. Esto se debe a la investigación de los fuelles y la mejora donde la OE falla.

2. Eje central:

El diseño del eje central de LIZARTE NEW puede ser diferente al del equipo original. Todos los ejes de LIZARTE NEW tienen barras sólidas para mejor fuerza y durabilidad que el diseño de eje hueco de OE. El diseño del no afectará la instalación o la función.

3. Amortiguador:

Se retira el amortiguador y se compara con el equipo original porque, después de las pruebas, se comprueba que la frecuencia natural del eje es mucho mayor que su frecuencia de vibración en la gama de velocidades de 0-5000r/min. Algunos de los ejes de LIZARTE NEW están diseñados sin amortiguador debido a que el eje está equilibrado para evitar el ruido de la carretera y/o la vibración. Algunos ejes OE diseñados tienen un amortiguador cuando el mismo en el mercado de accesorios no tiene un amortiguador, pero esto no interferirá con el ajuste o la función.

4. Anillo ABS:

Todos los árboles de transmisión de LIZARTE NEW son ABS consolidados lo que significa que todos los ejes que requieren un anillo de ABS lo tienen. Un eje ABS puede ser instalado en una aplicación No-ABS sin problemas. Con esta consolidación del mercado de accesorios se reduce la cantidad de inventario en stock y se maximiza la cobertura de la aplicación del eje.

5. Forma y diámetro de las carcasas interior y exterior del árbol de transmisión:

El diseño posventa de LIZARTE NEW puede ser diferente del equipo original, como la forma y/o el diámetro de la carcasa interior y exterior. El cárter se rediseña con la condición de que haya suficiente resistencia metálica después de calcular la cilindrada del motor y la salida de par del vehículo diferente. Esto es debido a la búsqueda de fallos en la carcasa del equipo original y problemas de holgura. El diseño del mercado de accesorios de LIZARTE NEW está configurado para superar el diseño del equipo original sin causar problemas con el ajuste y la función.

6. Par de rotación de la junta externa de árbol de transmisión:

De acuerdo con la norma industrial, el par de rotación del árbol de transmisión exterior debe estar dentro de un margen de 1-10Nm. Cuando las tolerancias de fabricación llegan al límite, el par de rotación de las diferentes juntas homocinéticas será de 1Nm o 10Nm en el mismo lote o en lotes diferentes, lo que da lugar a una diferencia que puede al tacto, pero no afecta a la instalación ni al funcionamiento.

7. Punto de endurecimiento por inducción:

Quedarán algunos puntos negros en la superficie del eje del árbol de transmisión. debido al endurecimiento por inducción. Esto sólo afecta a la apariencia. Para garantizar la vida útil del árbol de transmisión es necesario el endurecimiento por inducción. Los ejes originales y los de recambio tendrán el mismo ajuste y funcionamiento sin comprometer la resistencia ni la durabilidad.

8. Volumen de grasa para árbol de transmisión interior y exterior:

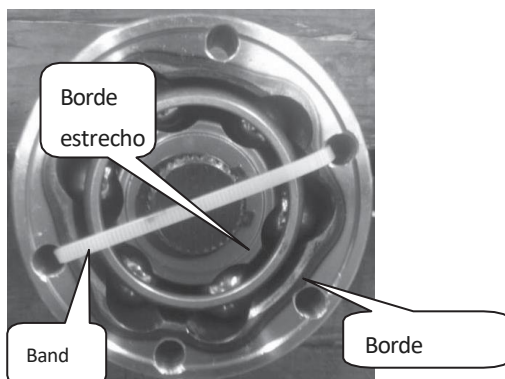
El diseño posventa puede contener un volumen de grasa diferente al del equipo original en el árbol de transmisión interior y exterior. No hay mucho espacio dentro del árbol de transmisión exterior, por lo que el volumen de grasa es el mismo o relativamente menor. Por el contrario, el espacio de la junta interior es lo suficientemente grande como para deslizarse dentro y fuera, por lo que el volumen de grasa es el mismo o relativamente mayor. Sin embargo, el volumen de grasa en cada junta pasa el experimento para el frenado, lo no afecta a la instalación ni al funcionamiento.

9. Ángulo de giro máximo de la junta C.V. interior y exterior:

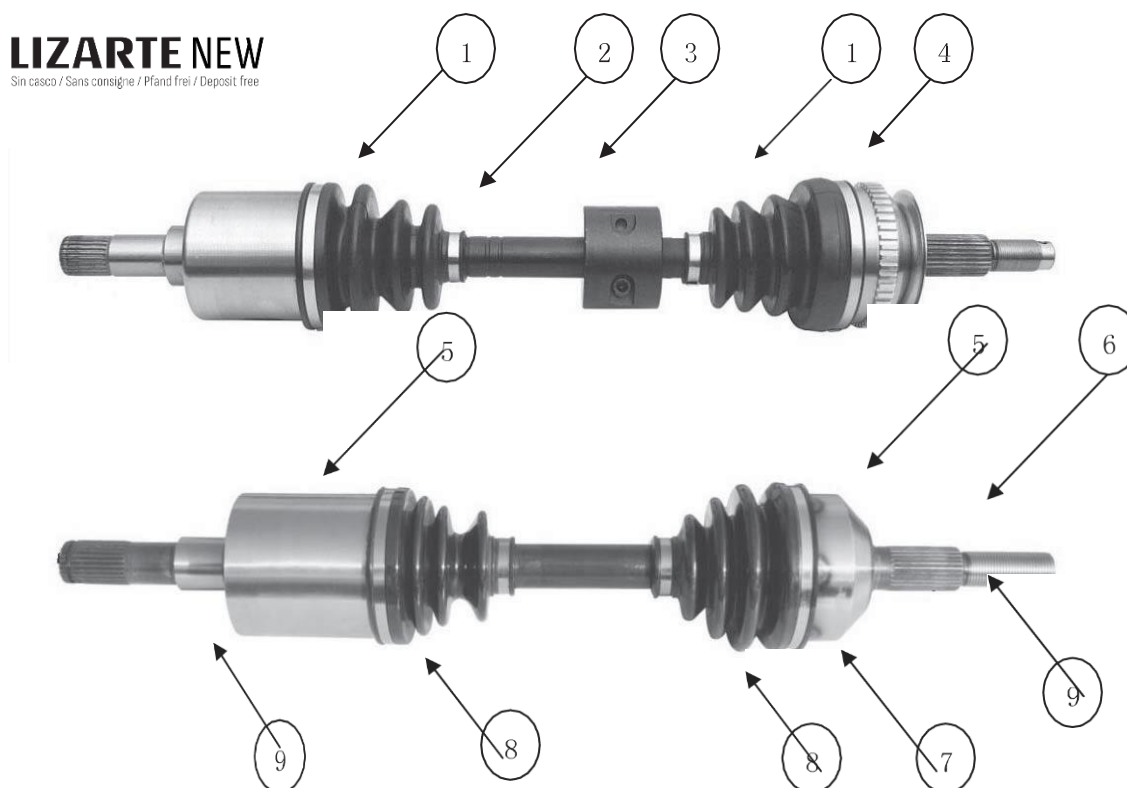
Debido a la diferencia entre la filosofía de diseño y las condiciones de funcionamiento de la junta del árbol de transmisión interior y exterior. La junta exterior proporciona un grado grande cuando el vehículo gira. Cuanto mayor sea el grado, menor será el radio de giro. Se prefieren más de 45 grados. Cuando las ruedas suben y bajan, la junta interior puede deslizarse hacia dentro y hacia fuera, lo que cambia la longitud que compensará la diferencia. Un grado 22 es necesario cuando las ruedas suben y bajan. Este es un ajuste normal y la función de OE y del mercado de accesorios.

10. Instalación de la junta VL

Después de cortar la brida (banda), la junta VL se desarmará fácilmente. Si esto ocurre, puede volver a montar la junta asegurándose de que todas las piezas estén en la posición correcta, como se muestra en la imagen siguiente



Différences d'aspect de l'arbre de transmission



1. Soufflet d'arbre à cardan :

La conception du soufflet de l'arbre à cardan sur le marché de l'après-vente peut être différente de celle de l'équipement d'origine en ce qui concerne le nombre de soufflets et/ou leur forme. Les soufflets d'étanchéité doivent répondre aux exigences de résistance au vieillissement et aux températures élevées et basses, puis être ajustés pour résoudre les problèmes de l'équipement d'origine. Cela est dû à l'étude des soufflets et à l'amélioration lorsque l'équipement d'origine est défaillant.

2. Axe central :

La conception de l'essieu central LIZARTE NEW peut être différente de celle de l'équipement d'origine. Tous les essieux LIZARTE NEW ont des barres pleines pour une meilleure résistance et une plus grande durabilité que l'essieu creux de l'équipement d'origine. La conception de l'arbre n'affecte pas l'installation ou le fonctionnement.

3. Amortisseur :

L'amortisseur est retiré et comparé à l'équipement d'origine car, après les essais, on constate que la fréquence naturelle de l'arbre est beaucoup plus élevée que sa fréquence de vibration dans la plage de vitesse 0-5000r/min. Certains essieux LIZARTE NEW sont conçus sans amortisseur parce que l'essieu est équilibré pour éviter les bruits de la route et/ou les vibrations. Certains arbres d'origine sont équipés d'un amortisseur alors que le même arbre de rechange n'en a pas, mais cela n'interfère pas avec l'ajustement ou la fonction.

4. Anneau en ABS :

Tous les arbres de transmission LIZARTE NEW sont consolidés ABS, ce qui signifie que tous les arbres qui nécessitent une bague ABS en ont une. Un arbre ABS peut être installé dans une application non ABS sans aucun problème. Cette consolidation du marché de l'après-vente réduit la quantité de stock et maximise la couverture de l'application de l'arbre.

5. Forme et diamètre des enveloppes intérieure et extérieure de l'arbre à cardans :

La conception de LIZARTE NEW peut être différente de celle de l'équipement d'origine, notamment en ce qui concerne la forme et/ou le diamètre du carter intérieur et extérieur. Le carter est redessiné à condition que la résistance métallique soit suffisante après avoir calculé la cylindrée du moteur et le couple de sortie du véhicule. Ceci est dû à la recherche de défaillances des carters d'origine et de problèmes de jeu. La conception LIZARTE NEW aftermarket est configurée pour surpasser la conception OE sans causer de problèmes d'ajustement et de fonction.

6. Couple de l'articulation extérieure de l'arbre à cardans :

Selon la norme industrielle, le couple de l'arbre de transmission extérieur doit se situer dans une fourchette de 1 à 10 Nm. Lorsque les tolérances de fabrication atteignent la limite, le couple des différents joints CV sera de 1Nm ou 10Nm dans le même lot ou dans des lots différents, ce qui entraîne une différence qui peut être perceptible au toucher, mais qui n'affecte pas l'installation et le fonctionnement.

7. Point de trempe par induction :

La surface de l'arbre à cardan présente quelques taches noires dues au durcissement par induction. Cela n'affecte que l'apparence. La trempe par induction est nécessaire pour garantir la durée de vie de l'arbre de transmission. Les arbres d'origine et de remplacement auront le même ajustement et la même fonction sans compromettre la résistance et la durabilité.

8. Volume de graisse pour l'arbre de transmission intérieur et extérieur :

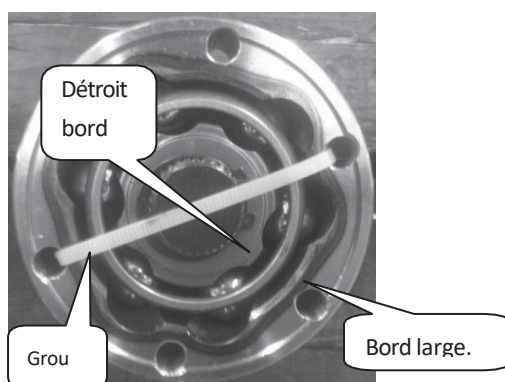
La conception du marché des pièces de rechange peut contenir un volume de graisse différent de celui de l'équipement d'origine dans l'arbre de transmission intérieur et extérieur. Il n'y a pas beaucoup d'espace à l'intérieur de l'arbre de transmission extérieur, de sorte que le volume de graisse est le même ou relativement plus petit. En revanche, l'espace du joint intérieur est suffisamment grand pour qu'il puisse glisser à l'intérieur et à l'extérieur, de sorte que le volume de graisse est identique ou relativement plus important. Cependant, le volume de graisse dans chaque joint passe l'expérience du freinage, ce qui n'affecte pas l'installation et le fonctionnement.

9. Angle de rotation maximal des joints intérieurs et extérieurs de la chambre de combustion :

En raison de la différence entre la philosophie de conception et les conditions de fonctionnement du joint intérieur et du joint extérieur de l'arbre de transmission. Le joint extérieur fournit un degré important lorsque le véhicule tourne. Plus le degré est élevé, plus le rayon de braquage est faible. Un angle supérieur à 45 degrés est préférable. Lorsque les roues montent et descendent, le joint intérieur peut glisser vers l'intérieur et vers l'extérieur, ce qui modifie la longueur qui compensera la différence. Un angle de 22 degrés est nécessaire lorsque les roues montent et descendent. Il s'agit d'un réglage normal et de la fonction de l'équipement d'origine et du marché secondaire.

10. Installation du joint VL

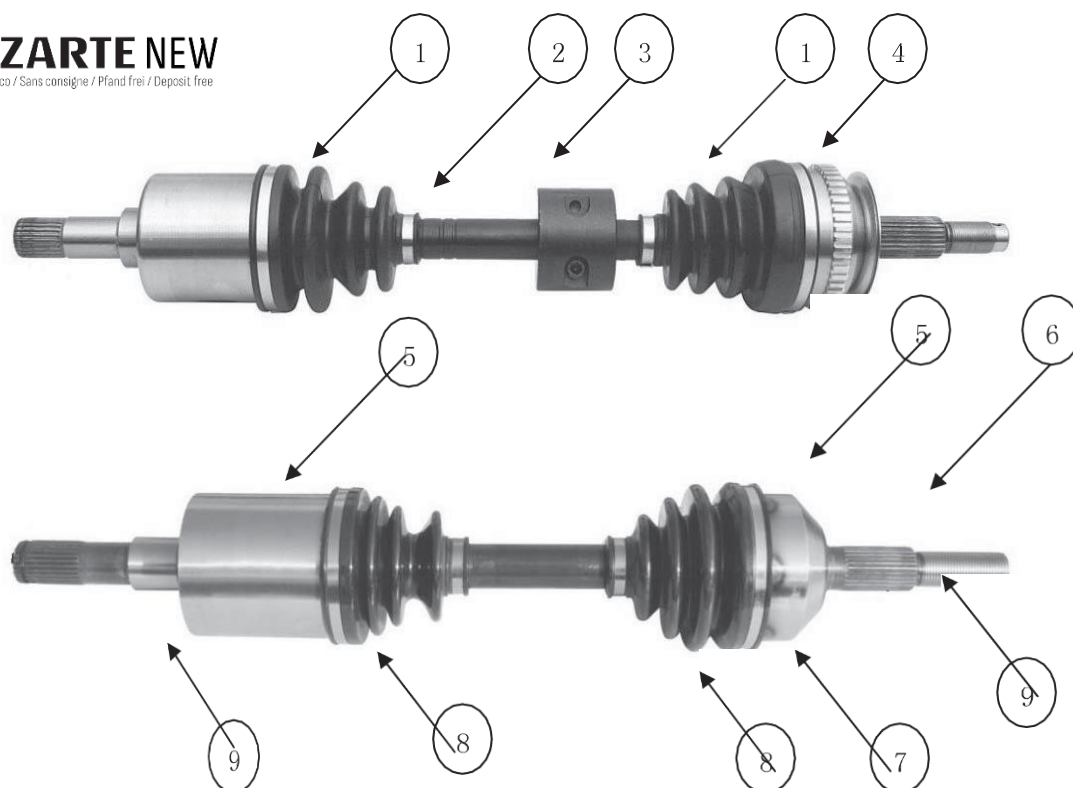
Après avoir découpé la bride (bande), le joint VL se démonte facilement. Dans ce cas, vous pouvez remonter le joint en veillant à ce que toutes les pièces soient correctement positionnées, comme le montre l'image ci-dessous.



Diferenças no aspeto do veio de transmissão



LIZARTE NEW
Sin casco / Sans consigne / Pfand frei / Deposit free



1. Fole do veio da tomada de força:

A conceção pós-venda dos foles do veio da tomada de força pode ser diferente da do equipamento original no que respeita ao número de foles e/ou à forma. Os foles das juntas têm de cumprir os requisitos de resistência ao envelhecimento e a temperaturas altas e baixas e, em seguida, ser ajustados para resolver os problemas do equipamento original. Isto deve-se à investigação dos foles e à sua melhoria nos casos em que o equipamento original falha.

2. Eixo central:

O design do eixo central da LIZARTE NEW pode ser diferente do design do equipamento original. Todos os eixos LIZARTE NEW têm barras sólidas para maior resistência e durabilidade do que o design do eixo oco do equipamento original. O desenho do eixo não afecta a instalação ou o funcionamento.

3. Amortecedor de choques:

O amortecedor é retirado e comparado com o equipamento original porque, após os testes, verifica-se que a frequência natural do eixo é muito superior à sua frequência de vibração na gama de velocidades 0-5000r/min. Alguns dos eixos LIZARTE NEW são concebidos sem amortecedor porque o eixo é equilibrado para evitar ruídos e/ou vibrações da estrada. Alguns eixos concebidos pelo equipamento original têm um amortecedor quando o mesmo eixo do mercado de substituição não tem um amortecedor, mas isso não interfere com o ajuste ou a função.

4. Anel em ABS:

Todos os veios de transmissão LIZARTE NEW são consolidados em ABS, o que significa que todos os veios que requerem um anel ABS têm um. Um veio ABS pode ser instalado numa aplicação não ABS sem qualquer problema. Esta consolidação do mercado de substituição reduz a quantidade de inventário em stock e maximiza a cobertura da aplicação do veio.



LIZARTE NEW
Sin casco / Sans consigne / Pfand frei / Deposit free

5. Forma e diâmetro dos cárteres interior e exterior do veio da tomada de força:

A conceção do LIZARTE NEW no mercado de pós-venda pode ser diferente do equipamento original, tal como a forma e/ou o diâmetro do cárter interior e exterior. O cárter é redesenhado na condição de existir resistência metálica suficiente após o cálculo da cilindrada do motor e da saída de binário do veículo diferente. Isto deve-se à procura de falhas do cárter do equipamento original e de problemas de folga. O novo design do mercado de substituição LIZARTE está configurado para superar o design do equipamento original sem causar problemas de ajuste e funcionamento.

6. Binário da junta exterior do veio da tomada de força:

De acordo com a norma da indústria, o binário do veio de transmissão exterior deve estar dentro de um intervalo de 1-10Nm. Quando as tolerâncias de fabrico atingem o limite, o binário de diferentes juntas homocinéticas será de 1Nm ou 10Nm no mesmo lote ou em lotes diferentes, resultando numa diferença que pode ser perceptível ao toque, mas que não afecta a instalação e o funcionamento.

7. Ponto de endurecimento por indução:

Haverá alguns pontos negros na superfície do veio da tomada de força devido ao endurecimento por indução. Isto apenas afecta a aparência. O endurecimento por indução é necessário para garantir a vida útil do veio da tomada de força. Os veios originais e de substituição terão o mesmo ajuste e função sem comprometer a resistência e a durabilidade.

8. Volume de massa lubrificante para o veio de transmissão interior e exterior:

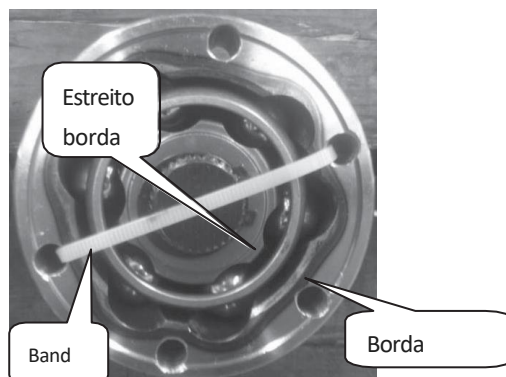
O design do mercado de substituição pode conter um volume de massa lubrificante diferente do equipamento original no veio de transmissão interior e exterior. Não existe muito espaço no interior da árvore de transmissão exterior, pelo que o volume de massa lubrificante é o mesmo ou relativamente menor. Em contrapartida, o espaço do vedante interior é suficientemente grande para deslizar para dentro e para fora, pelo que o volume de massa lubrificante é o mesmo ou relativamente maior. No entanto, o volume de massa lubrificante em cada vedante passa na experiência de travagem, o que não afecta a instalação e o funcionamento.

9. Ângulo de viragem máximo da junta de controlo de velocidade interior e exterior:

Devido à diferença entre a filosofia de conceção e as condições de funcionamento da junta interna e externa do veio de transmissão. A junta exterior proporciona um grau elevado quando o veículo vira. Quanto maior for o grau, menor será o raio de viragem. É preferível mais de 45 graus. Quando as rodas sobem e descem, a junta interior pode deslizar para dentro e para fora, o que altera o comprimento que irá compensar a diferença. É necessário um grau 22 quando as rodas sobem e descem. Este é um ajuste normal e a função do OE e do aftermarket.

10. Instalação do selo VL

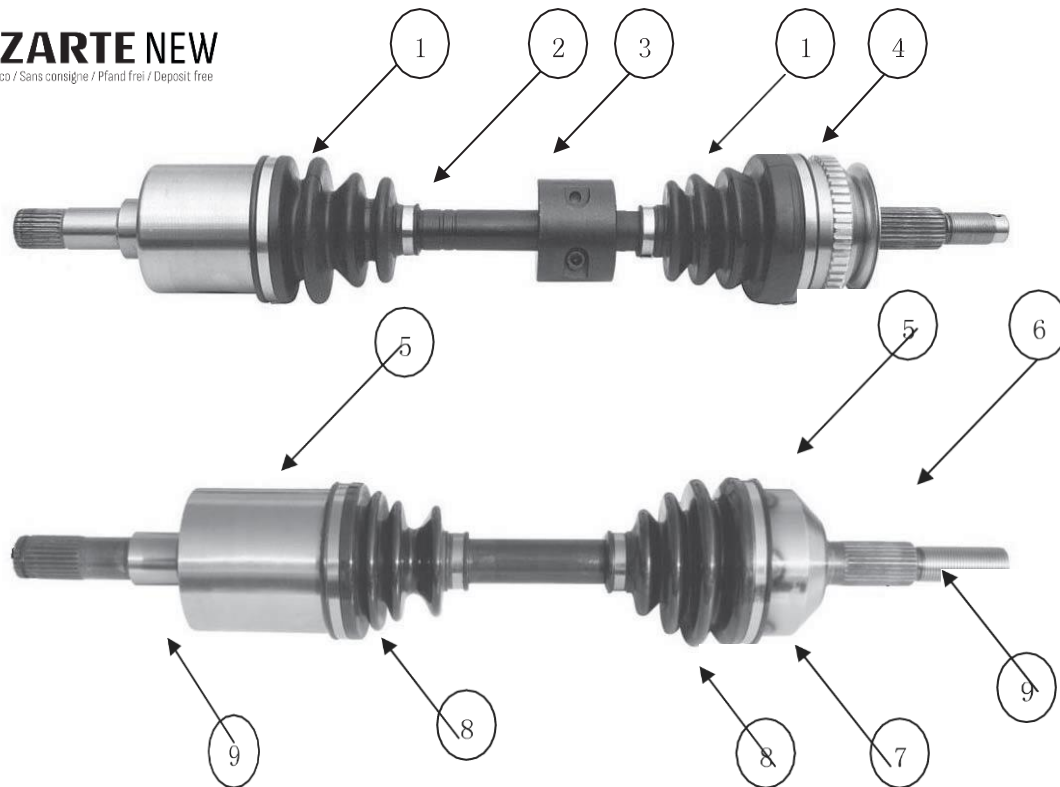
Depois de cortar a flange (banda), a junta VL separar-se-á facilmente. Se isto acontecer, pode voltar a montar a junta certificando-se de que todas as peças estão na posição correta, como mostra a figura abaixo



Unterschiede im Aussehen der Antriebswellen



LIZARTE NEW
Sin casco / Sans consigne / Pfand frei / Deposit free



1. Faltenbalg der Zapfwelle:

Die Aftermarket-Ausführung des Gelenkwellenbalgs kann sich von der Erstausrüstung unterscheiden, was die Anzahl der Bälge und/oder die Form betrifft. Die Dichtungsbälge müssen die Anforderungen an die Alterungsbeständigkeit und die Beständigkeit gegen hohe und niedrige Temperaturen erfüllen und dann angepasst werden, um die Probleme der Erstausrüstung zu lösen. Dies ist auf die Untersuchung der Faltenbälge und die Verbesserung dort zurückzuführen, wo die OE versagt.

2. Zentrale Achse:

Die Konstruktion der LIZARTE NEW-Mittelachse kann sich von der OE-Konstruktion unterscheiden. Alle LIZARTE NEW Achsen haben massive Stäbe für bessere Festigkeit und Haltbarkeit als die OE-Hohlachse. Das Design der Welle hat keinen Einfluss auf den Einbau oder die Funktion.

3. Stoßdämpfer:

Der Dämpfer wird entfernt und mit der Originalausrüstung verglichen, da nach Tests festgestellt wurde, dass die Eigenfrequenz der Welle viel höher ist als ihre Schwingungsfrequenz im Drehzahlbereich 0-5000r/min. Einige der LIZARTE NEW Achsen sind ohne Dämpfer konstruiert, da die Achse ausgewuchtet ist, um Fahrgeräusche und/oder Vibrationen zu vermeiden. Einige OE-Achsen haben einen Dämpfer, während die gleiche Aftermarket-Achse keinen Dämpfer hat, aber das beeinträchtigt weder die Passform noch die Funktion.

4. ABS-Ring:

Alle LIZARTE NEW-Antriebswellen sind ABS-konsolidiert, d.h. alle Wellen, die einen ABS-Ring benötigen, haben einen solchen. Eine ABS-Welle kann ohne Probleme in eine Nicht-ABS-Anwendung eingebaut werden. Diese Konsolidierung des Aftermarkets reduziert den Lagerbestand und maximiert die Abdeckung der Wellenanwendung.



LIZARTE NEW
Sin casco / Sans consigne / Pfand frei / Deposit free

5. Form und Durchmesser des Innen- und Außengehäuses der Zapfwelle:

Das Aftermarket-Design von LIZARTE NEW kann sich von der Originalausrüstung unterscheiden, z. B. in Form und/oder Durchmesser des Innen- und Außengehäuses. Das Kurbelgehäuse wird unter der Bedingung neu konstruiert, dass es nach der Berechnung des Hubraums und des Drehmoments des jeweiligen Fahrzeugs eine ausreichende metallische Festigkeit aufweist. Dies ist auf die Suche nach OE-Gehäusefehlern und Spielproblemen zurückzuführen. Das LIZARTE NEW Aftermarket-Design ist so konfiguriert, dass es das OE-Design übertrifft, ohne Probleme mit Passform und Funktion zu verursachen.

6. Drehmoment des Außengelenks der Zapfwelle:

Nach der Industrienorm muss das Drehmoment der äußeren Antriebswelle in einem Bereich von 1-10 Nm liegen. Wenn die Fertigungstoleranzen die Grenze erreichen, wird das Drehmoment der verschiedenen CV-Gelenke in der gleichen Charge oder in verschiedenen Chargen 1Nm oder 10Nm betragen, was zu einem Unterschied führen kann, der zwar spürbar ist, aber keine Auswirkungen auf die Installation und den Betrieb hat.

7. Induktionshärtepunkt:

Aufgrund der Induktionshärtung sind auf der Oberfläche der Gelenkwelle einige schwarze Flecken zu sehen. Dies beeinträchtigt nur das Erscheinungsbild. Die Induktionshärtung ist notwendig, um die Lebensdauer der Zapfwelle zu gewährleisten. Original- und Ersatzzapfwelle haben die gleiche Passform und Funktion, ohne dass die Festigkeit und Haltbarkeit beeinträchtigt wird.

8. Fettmenge für innere und äußere Antriebswelle:

Die Aftermarket-Konstruktion kann ein anderes Fettvolumen als die Originalausrüstung in der inneren und äußeren Antriebswelle enthalten. Im Inneren der äußeren Antriebswelle ist nicht viel Platz, so dass das Fettvolumen gleich oder relativ kleiner ist. Im Gegensatz dazu ist der Raum der inneren Dichtung groß genug, um hinein- und hinauszugleiten, so dass die Fettmenge gleich oder relativ größer ist. Die Fettmenge in jeder Dichtung entspricht jedoch dem Bremsversuch, was den Einbau und Betrieb nicht beeinträchtigt.

9. Maximaler Drehwinkel der inneren und äußeren V.C.-Verbindung:

Aufgrund des Unterschieds zwischen der Konstruktionsphilosophie und den Betriebsbedingungen der inneren und äußeren Antriebswellendichtung. Das äußere Gelenk bietet einen großen Grad, wenn sich das Fahrzeug dreht. Je größer der Grad, desto kleiner der Wenderadius. Mehr als 45 Grad sind vorzuziehen. Wenn sich die Räder auf und ab bewegen, kann das innere Gelenk nach innen und außen gleiten, wodurch sich die Länge ändert, um den Unterschied auszugleichen. Beim Auf- und Abwärtsfahren der Räder ist ein Winkel von 22 Grad erforderlich. Dies ist eine normale Einstellung und die Funktion der OE und Aftermarket.

10. Einbau der VL-Dichtung

Nach dem Abschneiden des Flansches (Bandes) kann die VL-Dichtung leicht auseinanderfallen. In diesem Fall können Sie die Dichtung wieder zusammenbauen, indem Sie sicherstellen, dass sich alle Teile in der richtigen Position befinden, wie in der Abbildung unten gezeigt

