

Link do produktu: <https://bizongarage.pl/rtmg-performance-dwumasowe-kolo-zamachowe-tfsi-ea113-20l-25l-dodatkowe-3-otwory-p-137929.html>



## RTMG Performance Dwumasowe koło zamachowe TFSI EA113 2.0L 2.5L dodatkowe 3 otwory

Cena brutto	<b>8 079,99 zł</b>
Cena netto	<b>6 569,10 zł</b>
Numer katalogowy	<b>RTMG-901-1403</b>

### Opis produktu

Wyścigowa wersja dwumasowego koła zamachowego DSG DQ500 Chromoly – RTMG Performance Specjalna wersja wyścigowa dwumasowego koła zamachowego RTMG Performance DSG DQ500 Chromoly, przeznaczona do silników EA113 oraz 2.5L 5-cylindrowych TSI/TFSI. Konstrukcja została rozszerzona o trzy dodatkowe otwory montażowe w wale korbowym, które poprawiają przenoszenie momentu obrotowego i zapobiegają uszkodzeniom śrub łączących wał korbowy z kołem zamachowym przy bardzo wysokich obciążeniach. Aby w pełni wykorzystać możliwości tego rozwiązania, konieczne jest wywiercenie trzech dodatkowych otworów w wale korbowym. Koło zamachowe może jednak zostać zamontowane również przy użyciu standardowych 6 otworów OEM, bez modyfikacji wału. Ważne: w celu wykonania frezowania wału korbowego należy przesłać go do naszej siedziby, gdzie zostanie przygotowany do montażu. Pierwsze na świecie dwumasowe koło zamachowe Chromoly DSG DQ500 To pierwsze na świecie dwumasowe koło zamachowe Chromoly przeznaczone do skrzyni DSG DQ500, zaprojektowane z myślą o maksymalnej wydajności, trwałości oraz szybszej reakcji silnika na gaz. Każdy egzemplarz jest dynamicznie wyważony z dokładnością do 0.01G, co gwarantuje idealną pracę nawet przy bardzo wysokich obrotach. Technologia i działanie Dwumasowe koło zamachowe odgrywa kluczową rolę w tłumieniu drgań skrętnych powstających podczas spalania mieszanki w cylindrach. W silniku pięciocylindrowym TSI/TFSI podczas jednego pełnego cyklu pracy (720° obrotu wału korbowego) dochodzi do czterech intensywnych zapłonów generujących energię napędową. Impulsy te przenoszone są z tłoków na wał korbowy, a następnie na koło zamachowe. Dwumasowe koło zamachowe działa jak tłumik drgań, który za pomocą sprężyn absorbuje szczytowe obciążenia spalania zanim zostaną one przekazane do skrzyni biegów. Dzięki temu: moment obrotowy przekazywany jest płynniej zmniejsza się zużycie elementów układu napędowego zwiększa się żywotność skrzyni biegów Fabryczne dwumasowe koło zamachowe dla skrzyni DQ500 zostało zaprojektowane do przenoszenia momentu obrotowego do 750 Nm w warunkach codziennej eksploatacji. Ograniczenia seryjnego rozwiązania Po przekroczeniu około 750 Nm sprężyny w seryjnym kole zamachowym osiągają granicę swojej pracy. Nadmiar energii spalania zaczyna być przenoszony bezpośrednio na elementy układu napędowego – od wału korbowego i śrub mocujących, przez skrzynię biegów i półosi, aż po opony. Fabryczne rozwiązanie nie zostało zaprojektowane do pracy z: hybrydowymi turbosprężarkami dużymi zestawami turbo oponami typu slick podczas startów silnikami osiągającymi nawet 10 000 RPM Konstrukcja i materiały Nowa konstrukcja koła zamachowego została wykonana z wysokowytrzymałej stali chromowo-molibdenowej 42CrMo4. Wielowypusty poddawane są obróbce cieplnej, co zapewnia maksymalną trwałość. Najważniejsze cechy: wzmocnione sprężyny o znacznie większej wytrzymałości niż w seryjnym kole zamachowym pływająca konstrukcja, która zapobiega kontaktowi sprężyn z elementami ruchomymi dynamiczne wyważenie wszystkich elementów z dokładnością 0.01G 20% niższa masa w porównaniu do seryjnego koła zamachowego elementy teflonowe zwiększające stabilność przy wysokich obrotach i eliminujące rezonanse Trwałość i bezpieczeństwo Wzmocnione sprężyny nie ulegają pełnej kompresji przy wysokim momencie obrotowym, dzięki czemu siły uderzeniowe powstające podczas spalania są skutecznie absorbowane przez układ tłumiący. Zapobiega to uszkodzeniom śrub mocujących koło zamachowe do wału korbowego oraz chroni cały układ napędowy. Sprężyny pracują w środowisku smarowanym, co zapewnia płynną i stabilną pracę zarówno podczas jazdy torowej, jak i w codziennym użytkowaniu.