

Theo,

Even een update van mij over de lagers.

C5 kan ik nog steeds niet krijgen maar ik heb nog een paar lijntjes uitstaan.

Ik had ook met Erkka gemaïld (van Rennlist uit Finland) hij zei dat hij zich minder zorgen maakt om de Lagerluftklasse (de speling à C3 C4 C5 enz.) maar meer om het soort vet HT51

Met een aantal collega's heb ik hier ook wat over lopen discussiëren, en ik kan me zo voorstellen dat de lagerluftklasse C5 gekozen is omdat de auto natuurlijk voor de gehele wereld was ontwikkeld. Misschien dat als de auto in een woestijn met 35 graden buiten temp en lange autobahn stukken rijdt. Dat dan de TT kan opwarmen en hiervoor de C5 klasse nodig bleek te zijn,

Het is namelijk ook zo dat volgens FAG de klasse C5 moet worden gekozen als de temperatuur delta tussen binnen ring en buiten ring heel groot is, bij een automaat bijvoorbeeld kan ik me voorstellen dat de massieve as veel stralingswarmte en convectie krijgt uit de bak en ook via het vliegwiel uit de motor. Dan zou het dus kunnen dat je die klasse 5 nodig hebt, ik kan me niet voorstellen dat dit in Nederland nodig zou zijn dus een C4 en ik denk ook een C3 zal ook voldoen (Erkka bevestigd ook dat hij al jaren C3 monteert zonder problemen)

Maar dan het vet, hier heb ik bij ons Laboratorium ook nog wat rond gevraagd. Maar daar heb ik nog geen antwoord op.

Wel heb ik zelf al wat "onderzoek" gedaan

HT51 is een oude norm zie bijlage 20101122104140531.pdf dit is een vet dat de volgende spec heeft:

Polyurea hi-temp, 110 cSt @40°C, -30°C to + 140°C

Hier speelt dan weer de viscositeit van het vet de belangrijkste rol denk ik, dit is 110 cSt (centistokes = mm<sup>2</sup>/s)

Dit namelijk omdat als het lager warm loopt en het vet te dun wordt dan zal het eruit lopen (daarnaast moet het een vet zijn dat bij deze hogere temperatuur niet uit elkaar valt)

In bijlage 20150127145657364.pdf heb ik de bladen uit de SKF en FAG catalogus gescand over smering/vet

De "nieuwe" (2006) SKF norm die overeen komt qua vet zou dan LGHP2 zijn ook een verdikker op

urea basis en de viscositeit komt in de buurt 96 tegen 110 (HT51)

Ook de kenmerken van dit vet lijken goed te zijn voor onze toepassing

Uit de eerste Pdf kunnen we op de eerste pagina ook opmaken hoe de benaming van een lager (bij SKF) het soort vet staat achteraan

Na wat zoeken op duitse sites naar lagers kwam ik het volgende SKF lager tegen 6006 -2Z/C3GJN

Het juiste lager 6006, de juiste afdichting 2Z, een aardige lagerluchtclass C3 en als vet GJN

Dit vet GJN heb ik opgezocht op de SKF site:<http://www.skf.com/de/products/bearings-units-housings/roller-bearings/principles/bearing-data-general/designations/supplementary-designations-suffixes/g-k/index.html>

En hier staat: Schmierfett mit Polyurea-Dickungsmittel nach NLGI-Konsistenzklasse 2 für -30 bis +150 °C, Standardfüllmenge

De temperatuur is dus goed, de NLGI klasse ook (LGHP2 is ook 2) en verdikker is weer een urea

De GJN staat ook benoemd in de eerste pdf en hier staat: Di-urea, Hi-temp.115 cSt @

40°C, range -40°C to + 150°C

Dus inderdaad de viscositeit lijkt goed 115 cSt tegen 110 (HT51) en dus ook urea vet en de juiste temperatuur range.

Zoals eerder gezegd wacht ik nog een aantal dingen af, maar ik denk dat ik het lager 6006 -2Z/C3GJN ga bestellen bijvoorbeeld hier:

<https://www.ekugellager.de/6006-2z-c3gjn>

[http://kugellagershopberlin.de/product\\_info.php?products\\_id=319289](http://kugellagershopberlin.de/product_info.php?products_id=319289)

nog andere interessante informatie:

<http://www.skf.com/de/products/bearings-units-housings/ball-bearings/deep-groove-ball-bearings/single-row-deep-groove-ball-bearings/sealing-solutions/greases-for-capped->

<bearings/index.html>

naja, een heel lang verhaal. Ik denk dat dus het genoemde lager zal voldoen.

Groetjes

Sander