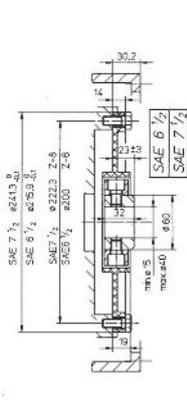
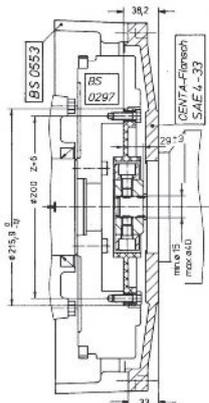


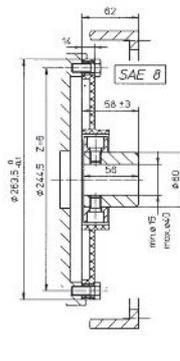
CENTAFLEX K - MODÈLES USUELS



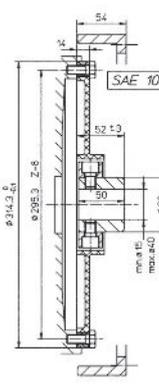
CF-K-100
SAE 6 1/2 - 7 1/2



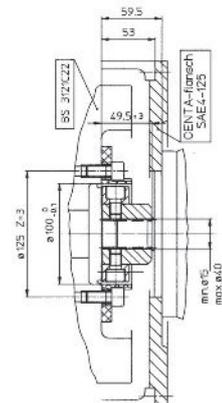
CF-K-100-6 1/2
KHD 1011



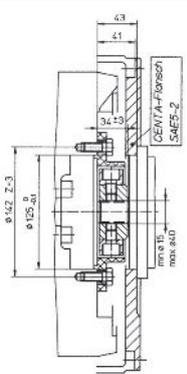
CF-K-100
SAE 8



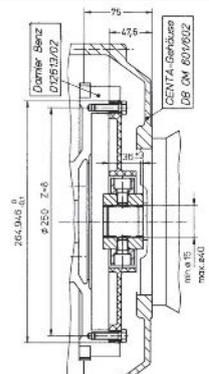
CF-K-100
SAE 10



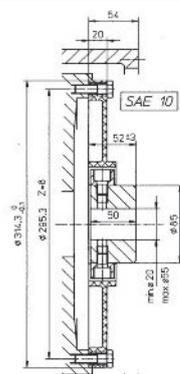
CF-K-100-100
Perkins Serie 500



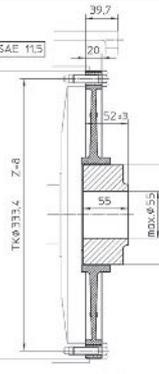
CF-K-100-165
HATZ L/M 31-40



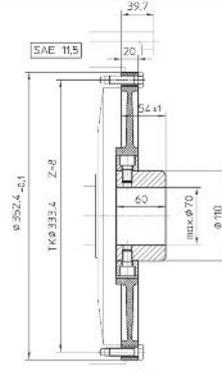
CF-K-100-265
DB-OM-601/602



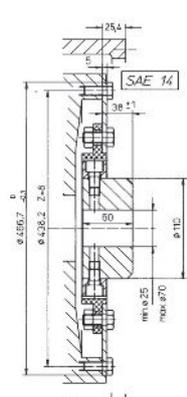
CF-K-125
SAE 10



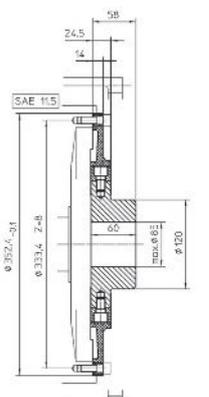
CF-K-125
SAE 11 1/2



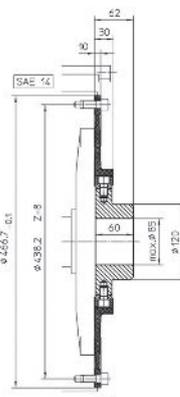
CF-K-150
SAE 11 1/2



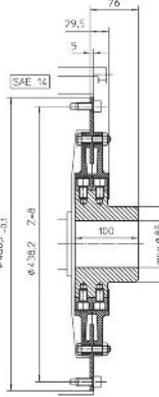
CF-K-150
SAE 14



CF-K-200
SAE 11,5



CF-K-200
SAE 14



CF-K-200-D
SAE 14

Pour tout accouplement concernant UN MOTEUR DIESEL, nous considérons comme absolument indispensable de soumettre votre problème au bureau d'études CENTA



ADAPTABILITÉ

Ces accouplements K étant torsionnellement très rigides, cela signifie qu'ils le sont aussi dans le sens radial, d'où la nécessité d'un alignement aussi parfait que possible entre l'organe moteur et l'organe entraîné.

Cela n'est pratiquement possible qu'avec des ensembles flasqués, à carter bien rigide. Par contre, ces accouplements offrent une tolérance notable dans le sens axial : + ou - quelques mm (moyeu libre).

À noter cependant que, lorsqu'il s'agit de fortes charges, il est indispensable que les plots soient en prise avec leurs logements, sur toute leur longueur.

Un bon fonctionnement est le corollaire d'un bon montage, donc du respect scrupuleux d'un certain nombre de cotes.

Pour la presque totalité des moteurs comportant des flasques SAE J.620 (voir le haut de cette page), nous disposons des schémas et des éléments de montage correspondants.

Il suffit de nous les demander. nous les avons également pour une foule d'autres moteurs (KHD, HATZ, DAIMLER BENZ, etc... très courants en EUROPE).

Notre Bureau Technique est à votre entière disposition pour étudier votre cas particulier.