



DAYCO AFTERMARKET SERVICE INFORMATION

Asunto:
TOOL9 : medidor de desgaste de correas PK

N° : SI0023E

Los talleres especializados y los operadores de vehículos comerciales saben bien en qué modo inciden los tiempos de parada de un vehículo en los costes del mismo, especialmente en la actual situación económica, que está haciendo difícil la vida de los transportistas.

Por lo general, se sabe que el motor es una de las partes más seguras y fiables de un vehículo comercial; aun así, un reciente estudio europeo ha indicado que sigue siendo la parte responsable de las averías en un porcentaje del 22%. De éstas, la causa más común (el 15,6%) está relacionada con problemas en la correa auxiliar.

Dayco es conocida por garantizar la máxima calidad de sus productos y su constante y elevada calidad de producción. Ello la coloca en una posición privilegiada como productor de correas auxiliares y tensores para los fabricantes de vehículos HD de toda Europa.

Uno de los mensajes clave en el sector de la reparación autónoma, es aquel que dice "más vale prevenir que curar". Así, poder evitar una avería de la correa auxiliar controlando simplemente las marcas de desgaste excesivo durante una revisión ordinaria, significará un considerable ahorro de costes para el operador.

¿Cómo distinguir tales marcas, y en qué modo puede ser valorado con precisión el desgaste de una correa para poder garantizar que, si está desgastada, debe sustituirse?

Hace tiempo, las correas multi-rib para transmisiones auxiliares se fabricaban con compuestos a base de cloropreno, los cuales garantizaban una duración superior a los 80.000 km, y las marcas de desgaste eran evidentes bajo forma de *cracking* (pequeñas grietas), *chunking* (rotura de pequeñas secciones de la correa), vitrificación o desprendimientos de pequeñas partes de la misma correa. Actualmente, las correas para auxiliares son de mezclas de goma de larga duración (EPDM), y además de durar más, las marcas de desgaste son más difíciles de identificar.

El resultado es que los perfiles de la "V" de las correas empiezan a desgastarse y a parecerse cada vez más a una "U". La variación de perfil y la consiguiente reducción de la zona de contacto de la correa con la polea disminuyen la eficiencia de la correa, incrementando así el deslizamiento, lo cual puede influir en las prestaciones de la transmisión, además de volverla ruidosa.

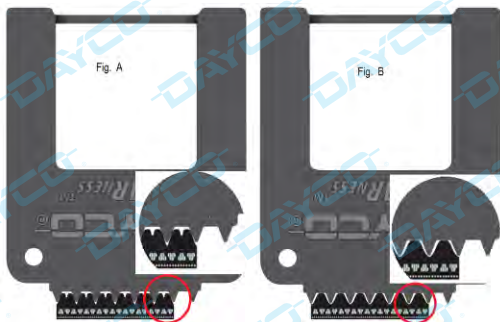
Para medir precisa y rápidamente el desgaste en este tipo de correa, Dayco ha fabricado una herramienta para los talleres, fácil de usar, de modo que la labor de verificación resulte muy simple: el indicador "A-Wear-ness" - TOOL9. Se trata de un pequeño pero robusto instrumento de plástico que permite que el técnico efectúe fácilmente tres controles visuales para detectar las condiciones de la correa.

En el primer control, el perfil de las gargantas de la correa puede medirse utilizando el extremo "de púas de peine" de

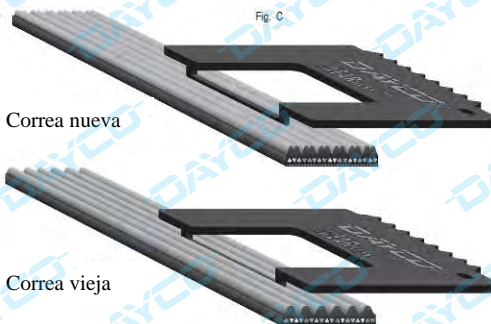
" OBSÉRVENSE LAS INDICACIONES DEL FABRICANTE DEL VEHÍCULO "

Dayco Europe S.r.l. a Socio Único es propietario exclusivo del presente documento. Todos los derechos de publicación, uso y reproducción del documento presente están exclusivamente reservados a Dayco Europe S.r.l. a Socio Único.

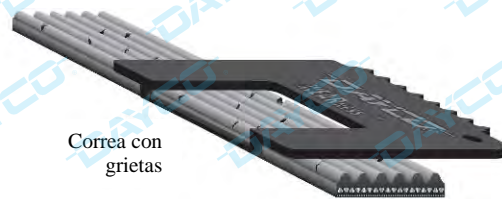
la herramienta: cuando se pone contra las gargantas de la correa, se ve si hay juego lateral entre las púas del peine y el flanco de las gargantas. Una correa nueva no presenta ningún juego; sin embargo, si una correa está demasiado desgastada, la forma de las púas del instrumento nos dirá que hay espacio entre los laterales de las nervaduras y las púas de la herramienta (véanse Figs. A y B).



El segundo control indica el desgaste de las nervaduras mismas. Se deberá apoyar longitudinalmente en las nervaduras de la correa el indicador colocado en el extremo opuesto del peine: si el indicador está colocado a lo largo del acanalado de una nueva correa queda visible, pero si tiende a ponerse por debajo de los picos del rib, a lo largo del acanalado, quiere decir que se trata de una correa desgastada, porque demuestra que el material se ha consumido y la distancia entre las nervaduras ha aumentado. (Fig. C)



El control final de las grietas permite que el técnico vea las gargantas de la correa mediante la "ventana" de un cuadrado de 25 mm. Si a través de la ventana se ven cuatro o más grietas se aconseja sustituir la correa antes de que se desprenda del todo.



Correa con grietas

Dayco aconseja que cada vez que se haga el normal mantenimiento del vehículo, se revise con regularidad la correa de transmisión para los órganos auxiliares, sugiriendo también que cada vez que la correa necesite ser sustituida, se sustituyan también los demás componentes de la transmisión.



En nuestro sitio web www.daycoaftermarket.com se puede ver la amplia gama de correas de mandos auxiliares para coches y vehículos industriales, así como toda la gama de instrumentos que facilitan el trabajo del mecánico.