

Correas



Correas de distribución SKF

La correa dentada es un componente de gran importancia y precisión. Dado que es la encargada de transmitir el movimiento sincrónico del sistema.



Estructura de la correa dentada

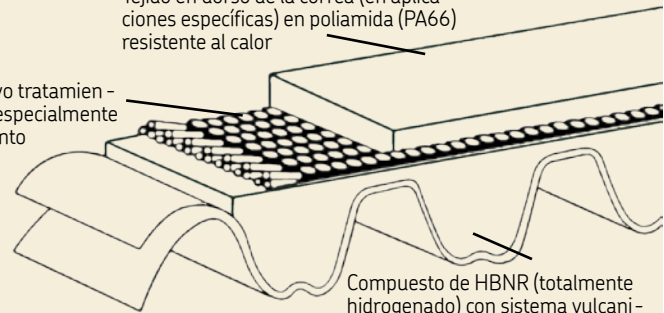
La correa debe manipularse con gran cuidado (no puede doblarse en forma de arista, o por un diámetro más pequeño que el de la polea motriz, aplastarse o girarse) ya que la fibra de vidrio que constituye los hilos, podría romperse y debilitar el tramo afectado por el doblado y, por consiguiente, causar la rotura durante su uso.

Se aconseja dejarla en la caja hasta que se deba proceder al montaje.

El perfil puede ser trapezoidal o circular

Hilado de vidrio con nuevo tratamiento en compuesto HBNR especialmente resistente al envejecimiento

Tejido en dorso de la correa (en aplicaciones específicas) en poliamida (PA66) resistente al calor



Compuesto de HBNR (totalmente hidrogenado) con sistema vulcanizador en peróxido

Como identificar una Correa Sincrónica.

168 SHPN 220

168: N° de dientes

SHPN: Tipo de perfil del diente

220: Ancho de la correa (en mm.)

Tipo de compuesto CR

168 SHPN 240H

168: N° de dientes

SHPN: Tipo de perfil del diente

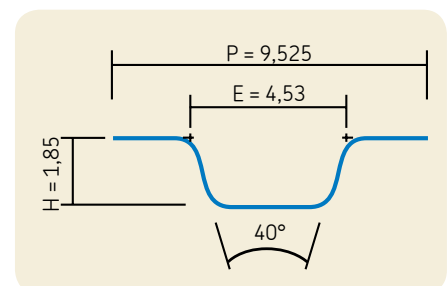
240: Ancho de la correa (en mm.)

H: Compuesto HNBR

Tipos de perfiles

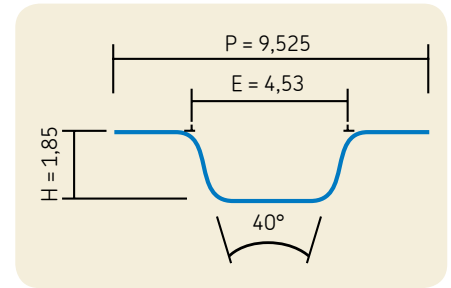
S: Paso entre dientes de 9,525 mm (3/8 in.)

Es el primer perfil históricamente adoptado para el mando de la distribución y de los órganos auxiliares en motores nafteros. Su composición es principalmente policloroprenica, con un tejido de revestimiento de los dientes de nylon, un gran poder autolubricante y una inserción resistente de fibra de vidrio.



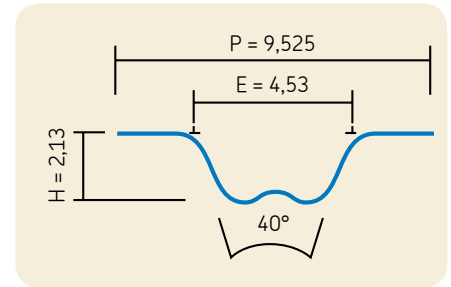
SR: Paso entre dientes de 9,525 mm (3/8 in.)

Estructuralmente similares al tipo S, se diferencian por la presencia de un doble tejido de revestimiento de los dientes que incrementa la resistencia al desgaste y la confiabilidad global de la correa. Principalmente se aplica en el mando de la distribución y la bomba de inyección de motores diesel ligeros, o para accionar accesorios especialmente exigentes.



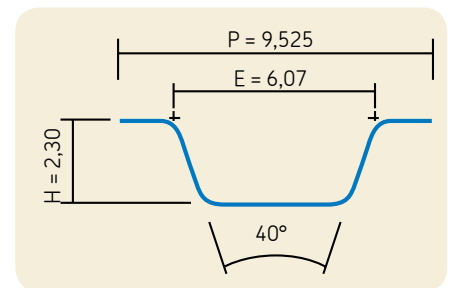
SX: Paso entre dientes de 9,525 mm (3/8 in.)

Este diseño mantiene la estructura de las correas del tipo S. Con un diente parabólico que contribuye a disminuir el ruido en el funcionamiento.



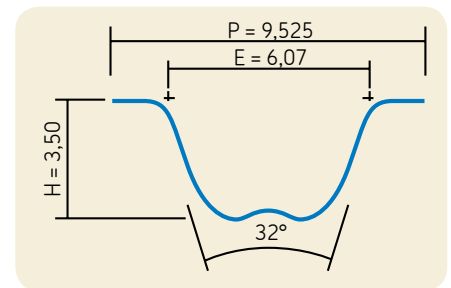
SH: Paso entre dientes de 9,525 mm (3/8 in.)

Es una correa de altas prestaciones con estructura especial de doble tejido, diseñada para usar específicamente en motores diesel para accionar la distribución y la bomba de inyección. Puede construirse en mezcla policloroprenica o en HSH.



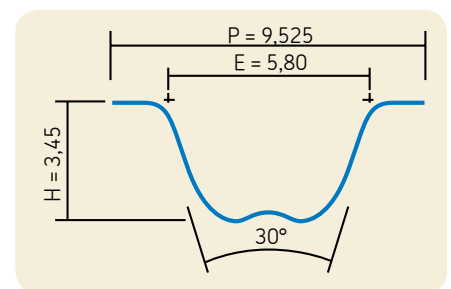
SHD: Paso entre dientes de 9,525 mm (3/8 in.)

Esta correa representa la evolución de la correa SH de la cual mantiene el paso, la estructura de doble tejido de revestimiento y la anchura de la base del diente. Se ha diseñado especialmente para utilizarse en las nuevas generaciones de motores diesel, como los de inyección directa, posee una alta resistencia al salto de diente.



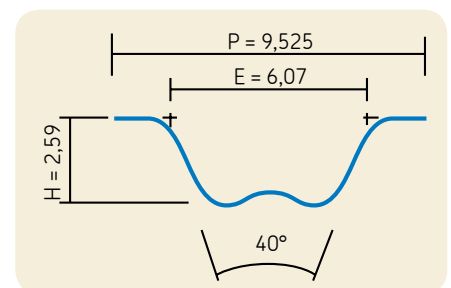
SHDN: Paso entre dientes de 9,525 mm (3/8 in.)

Este perfil es la optimización del SHD. Mejora el movimiento de engranaje reduciendo el desgaste.



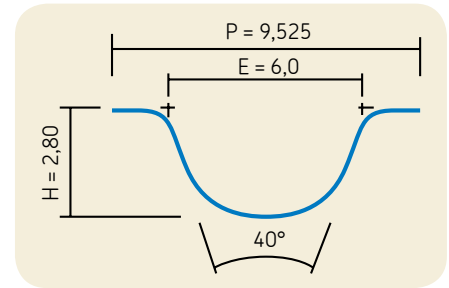
SHX: Paso entre dientes de 9,525 mm (3/8 in.)

Estas correas funcionan en poleas estándar de tipo SH y se caracterizan por su perfil parabólico con descarga en la parte superior del diente. Han sido diseñadas para aumentar las prestaciones de las transmisiones de los motores diesel. Estas correas poseen un doble tejido de revestimiento del dentado.



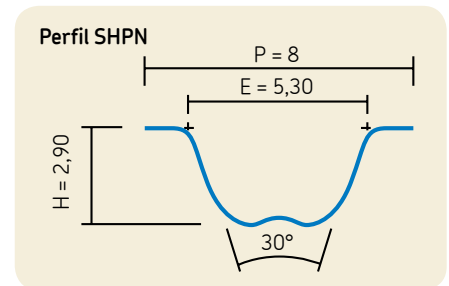
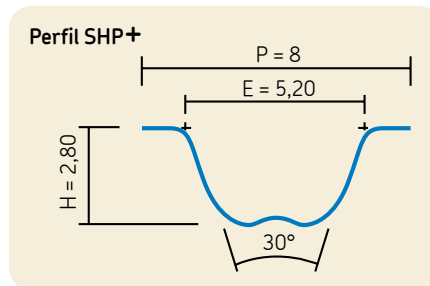
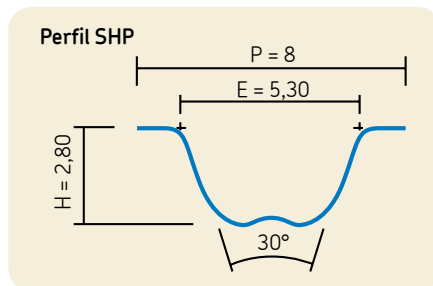
ARC: Paso entre dientes de 9,525 mm (3/8 in.)

Es utilizada en los nuevos motores diesel donde la exigencia es mayor debido a los picos de carga y poleas con menor diámetro. La altura del diente es mayor que la correa SH. Este cambio de diseño proporciona mayor resistencia garantizando un funcionamiento más silencioso.



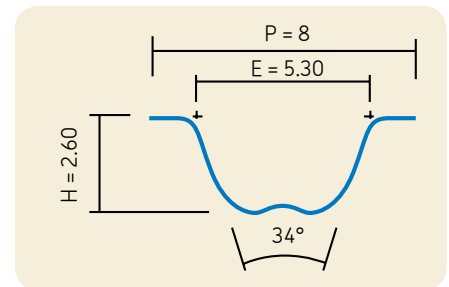
SHP, SHP+, SHPN: Paso entre dientes de 8 mm

Diseñadas expresamente para las nuevas líneas de motores nafteros ligeros. Con el objetivo de reducir el consumo, las características principales de estos motores son: tamaño más reducido, disminución del peso y montaje transversal. Las SHP y derivados permiten realizar transmisiones muy compactas, ya que pueden tener un mayor número de dientes acoplados, manteniendo el mismo arco de abrazamiento en las poleas. La gran altura del diente, superior a la de los perfiles S y SX mejora la resistencia, manteniendo un funcionamiento sumamente silencioso. Están construidas con doble tejido de revestimiento, fabricadas en HSN (especialmente para el perfil SHPN).



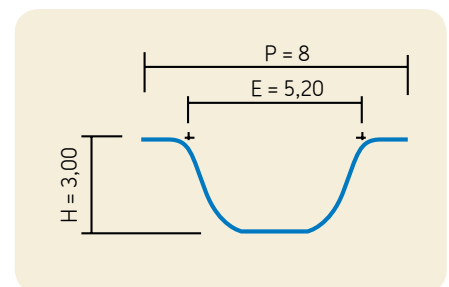
P8SD: Paso entre dientes de 8 mm

Representa la evolución del perfil SHP más tradicional. Esta mejora permite una reducción del ruido. El diente ligeramente más pequeño mejora notablemente el movimiento del engranaje, que reduce el nivel de ruido a todos los regímenes de rotación.



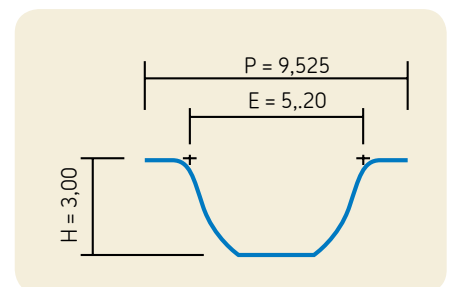
STP8M: Paso entre dientes de 8 mm

Este perfil garantiza una excelente flexibilidad, típica de las correas con paso de 8mm que permite la compresión de la parte superior del diente al engranar en la polea. Estas dos características contribuyen a reducir el ruido, posibilitando un engranado suave sin aumentar el espacio entre dientes, correa y polea. Este perfil puede utilizarse tanto en mezcla policíclica como HSN.



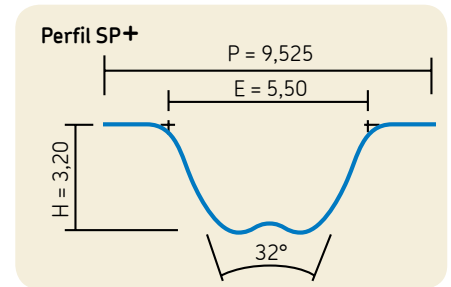
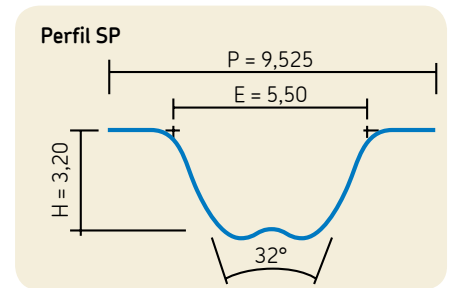
SHPR: Paso entre dientes de 9,525 mm (3/8 in.)

Es proporcionalmente más grande que el perfil STP pero garantiza las mismas prestaciones básicas.



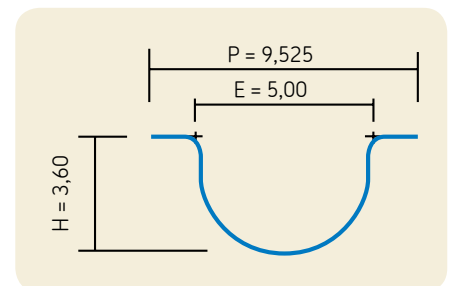
SP, SP+: Paso entre dientes de 9,525 mm ($3/8$ in.)

Pueden garantizar prestaciones adecuadas tanto para las aplicaciones diesel, como para nafta. Es importante destacar que las correas SP gracias al perfil parabólico con descarga en el diente, pueden funcionar en poleas de diseño diferente. Ambos perfiles, cuentan con construcción de doble tejido de revestimiento, se realizan en policloropreno o en HSN. En los últimos años la tendencia es utilizar cada vez más la mezcla de HSN.



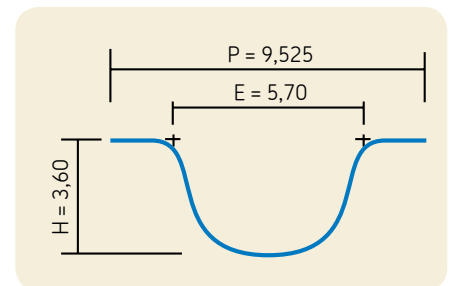
Perfil (BNC) SP: perfil entre dientes de 9,525 mm ($3/8$ in.)

Puede utilizarse tanto en motores nafta como diesel. El perfil curvilíneo proporciona mayor resistencia y duración con un funcionamiento silencioso.



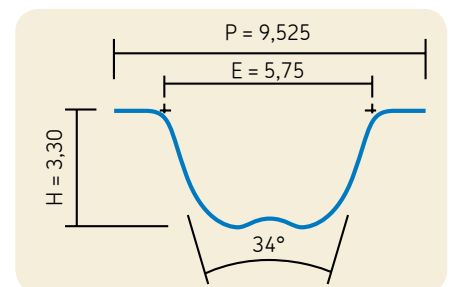
Perfil (CWC) SP: Paso entre dientes de 9,525 mm ($3/8$ in.)

Es una evolución. El perfil CWC engrana suave como lo hacen los perfiles STP; la altura garantiza una excelente resistencia al salto y a la compresión de la parte superior del diente para funcionar de forma silenciosa; con una reducción de espacio entre dientes, correa y garganta de la polea para engranar de forma exacta y sin holgura.



SHDS: Paso entre dientes de 9,525 mm ($3/8$ in.)

Este perfil pertenece a la familia de los perfiles profundos de tipo SP+. Se utilizan en motores diesel y turbo diesel con altas prestaciones, muy comunes en el ámbito de los vehículos comerciales. La construcción es en doble tejido de revestimiento. Suelen utilizarse tanto para la bomba de inyección como para el movimiento del árbol de levas.



Consejos para la instalación de una correa sincrónica

- Verifique que no existan fugas de fluidos provenientes del sistema de refrigeración o del sistema de lubricación.
- Verifique el desgaste del dentado y limpiezas de los engranajes de mando (árbol de levas, árbol auxiliar, cigüeñal y bomba inyectora en vehículos diesel).
- Verifique que no exista desalineación en entre los engranajes de mando.
- Verifique que no exista oscilación y/o movimiento axial en los engranajes de mando.
- No pliegue ni torsione la correa.
- Verificar la correcta tensión de la correa de acuerdo a las especificaciones del fabricante del vehículo.
- Previo a la puesta en marcha del motor verificar la extracción de todo herramental u objeto de posicionamiento necesario para el montaje.
- En los motores en los cuales la bomba de agua interviene el sistema verificar el correcto nivel de líquido refrigerante antes de la puesta en marcha.

Cuidados en el sistema de distribución y auxiliar

Para asegurar un correcto mantenimiento del motor, SKF recomienda reemplazar todos los componentes que intervienen en el sistema. De esta forma se asegura una correcta reparación y se evitan desarmes posteriores a causa de un tensor ruidoso o de la rotura del motor.

Tensión para correas sincrónicas

Tensión correas sincrónicas

Ancho (mm)	Tensión con motor frío
15	85 N (± 5)
17	95 N (± 5)
18	100 N (± 5)
19 (3/4 in.)	105 N (± 5)
20	110 N (± 5)
22,22 (7/8 in.)	121 N (± 5)
25	135 N (± 5)
25,4 (1 in.)	137 N (± 5)

Tensión correas Poly - V

Correas Poly - V	Tensión con motor frío
3PK	54 kg
4PK	54 kg
5PK	68 kg
6PK	81 kg
7PK	81 kg

Tensión correas accesorios

Correas Trapezoidales	Tensión con motor frío
AV10 (ventilador, alternador y bomba de agua)	50 kg
AV10 y AV 11 (bomba de dirección / hidráulica)	54 kg
AV10 (bomba vacío)	40 kg
AV13 (AA)	60 kg
AV17 (correas servicio pesado)	65 kg

Correas de accesorios SKF

Se utilizan para el funcionamiento de los componentes auxiliares como alternador, bomba de agua, dirección asistida y aire acondicionado.



Construcción y diseño

Las correas automotrices son fabricadas con varios materiales en capas que añaden fuerza y flexibilidad a la correa.

El componente de goma es el elemento portante de la correa, que forma los dientes en goma de V o ranuras.

La mayor parte de las correas acanaladas tienen una capa de goma reforzada con fibras que proporcionan una mayor rigidez y resistencia al desgaste. La capa superior evita que la parte posterior de la correa se agriete o se deshilache.

Las cuerdas son el elemento de la correa que efectivamente transmite potencia entre las poleas. Están hechas de fibras sintéticas normalmente poliéster. El material de las cuerdas seleccionado depende de la potencia que debe transmitir la correa. Las cuerdas se caracterizan por gran fuerza y rigidez así como una excelente estabilidad dimensional, que es necesario para mantener la tensión constante de la correa.

Una formulación especial de goma adhesiva reviste las cuerdas con el fin de protegerla brindándole mayor resistencia contra golpes.

Evolución de correas trapecoidales a Poly-v

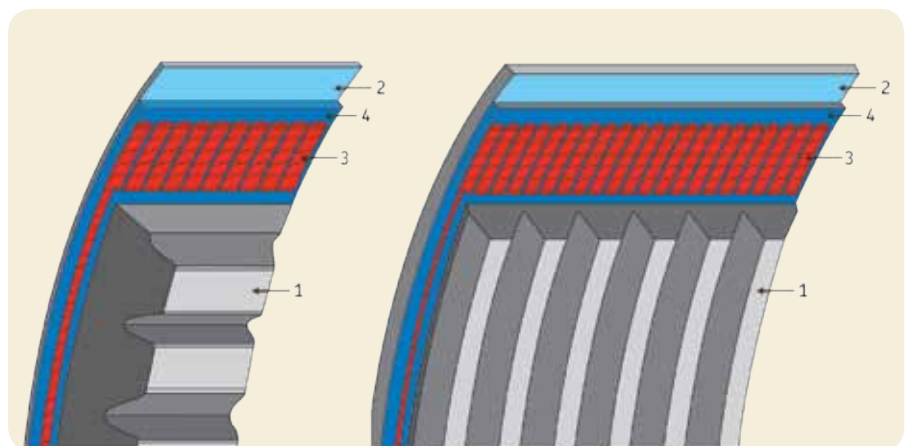
Las correas acanaladas son más delgadas y más anchas que las trapecoidales o en V.

Una correa acanalada contiene un cierto número de pequeñas correas trapecoidales unidas entre sí, que reduce sensiblemente la altura de la correa aumentando a su vez la superficie de contacto con la polea y en consecuencia su capacidad de tracción.

Esta reducción permite instalar a las correas poly v en sistemas auxiliares con trazados complejos y en poleas de menor diámetro soportando cambios de direcciones posibilitando el uso del lomo para el tensado o re-direccionamiento del trazado. El resultado es el gran ahorro de espacio

comparado con los sistemas tradicionales con correas trapecoidales.

Estas correas permiten que la carga se distribuya equitativamente en todas las partes de la superficie de trabajo ofreciendo mayor estabilidad y resistencia. Además soportan mayor velocidad con una menor temperatura de funcionamiento lo que permite obtener mayor durabilidad.



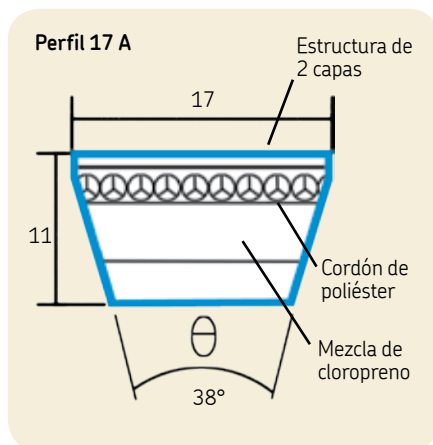
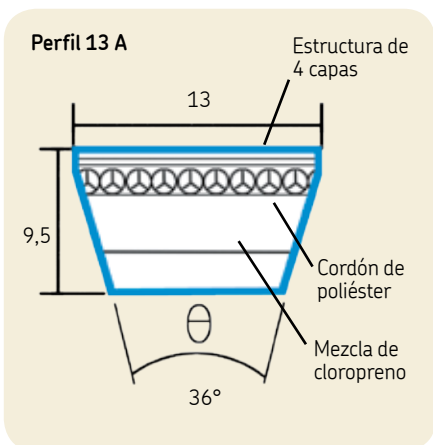
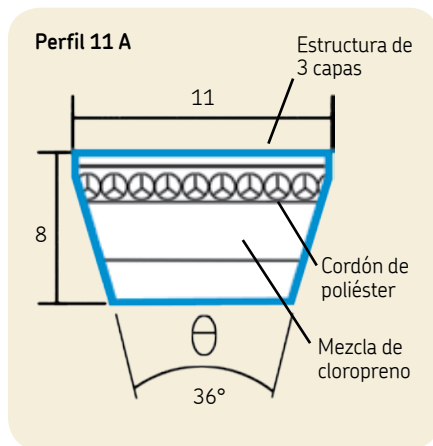
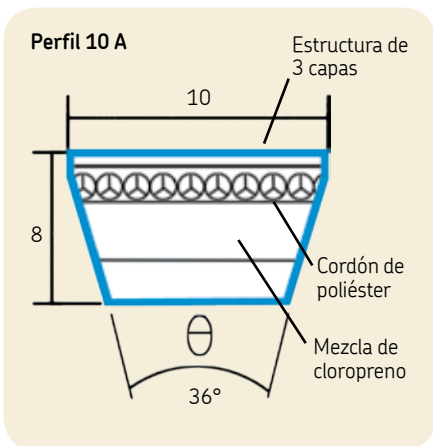
Perfiles

Trapezoidales

Son correas con bordes cortados en V. Se ofrecen en varias secciones 10 A, 11 A, 13 A y 17 A con distintos tipos de dientes.

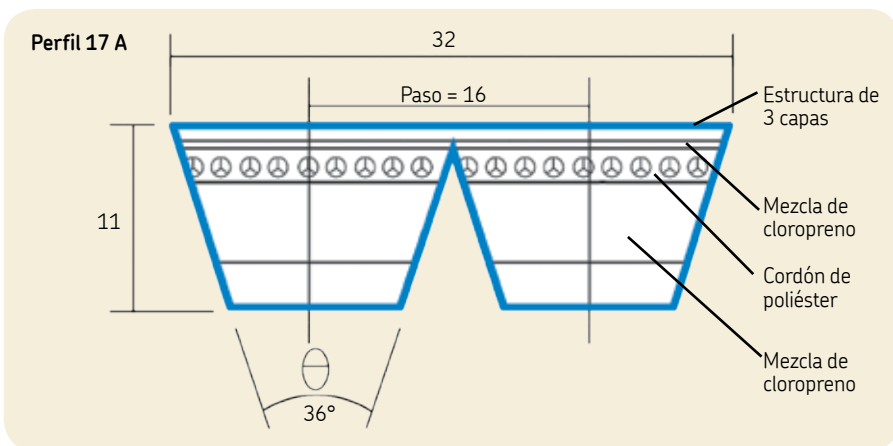
Su estructura y el dentado permiten la utilización de las poleas con diámetro más reducido con una disminución de peso manteniendo la misma potencia transmitida.

La potencia se transmite a través del contacto del lado de la pared de la correa y las gargantas de la polea. No es recomendable que la parte inferior de la correa haga contacto con la parte inferior de la garganta de la polea.



Trapezoidales servicio pesado

Las correas trapezoidales dobles o servicio pesado se caracterizan por compartir mismo dorso o cubierta superior, lo que mejora la transmisión de potencia, por lo que el mando de dos correas trabaja en forma conjunta repartiendo homogéneamente las cargas sobre ambas.

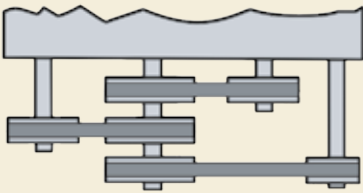


Poly-V

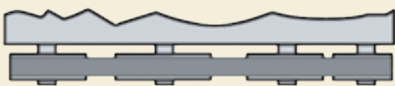
Estas correas son mucho más anchas y delgadas que las trapezoidales y poseen de 3 a 8 ribs (estrías longitudinales presentes en la parte interior de la correa).

Asimismo el dorso de la correa puede ser utilizado para accionar otros componentes y para su tensado ya que se ejerce la fuerza del tensor sobre él. Debido a su reducido espesor, comparado con las correas trapezoidales las correas PK pueden utilizarse en poleas de diámetro muy pequeño en transmisiones "serpentine drive", donde todos los órganos están accionados por una sola correa larga (en función del número de órganos que accionan) reduciendo así el costo de mantenimiento. También se utilizan en las aplicaciones donde una o varias correas trapezoidales no son suficientes.

Transición por correas en V



Transición por correas micro V



La estructura de la correa PK permite colocar el CORD (elemento resistente de la correa) en todo su ancho y una distribución proporcional de la tensión en los distintos ribs, en lugar de en un solo gran elemento de mayores dimensiones como en el caso de las trapezoidales.

En el sector automotriz se utilizan del tipo "K", siendo esta una sigla que identifica el perfil geométrico de cada nervadura.

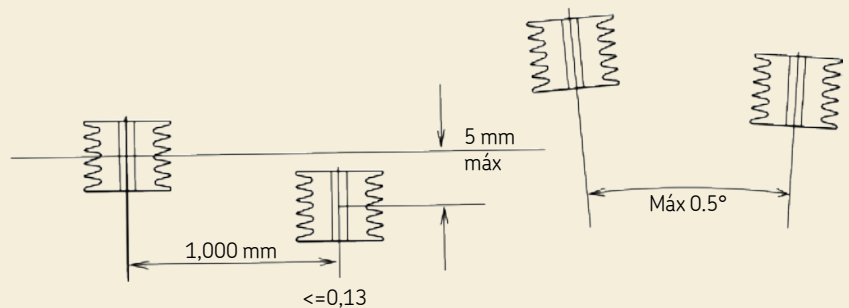
En los últimos años se han incorporado las correas Poly V doble "DK", las cuales poseen nervaduras tanto en la cara superior como en la inferior mejorando la capacidad de transmisión de las mismas. Las correas Poly V elásticas "SK" poseen cierta elasticidad, permitiendo prescindir de la utilización de poleas o tensores.

Sus ventajas:

- Uso de poleas de diámetro reducido respecto de las trapezoidales convencionales.
- Pueden fabricarse con un número de nervaduras idóneo en función de la presión requerida por la transmisión.
- Permiten utilizar una sola correa para accionar todos los accesorios del motor reduciendo peso y dimensiones.
- Realizar transmisiones muy compactas pudiendo transmitir potencia también con el dorso.

Consejos para la instalación de una correa de accesorios:

- Verifique que no existan fugas de fluidos provenientes del sistema de refrigeración o del sistema de lubricación.
- Verificar el correcto giro de todos los componentes que intervienen.
- Verifique el desgaste y limpieza de las poleas. SKF recomienda sustituir todos los componentes involucrados.
- Verifique que no exista desalineación entre los componentes (en un ramal de correa de 1m se admite una tolerancia de desalineación axial de 0,05 mm y 0,5° de desalineación angular).
- No pliegue ni torsione la correa
- Verificar el correcto posicionamiento de la correa en el sistema.
- Verificar la correcta tensión de la correa de acuerdo a las especificaciones del fabricante del vehículo.
- Previo a la puesta en marcha del motor verificar la extracción de todo herramienta u objeto de posicionamiento necesario para el montaje.



Correa sincrónica

1. Desgaste lateral

Código de falla: **010**

Problema

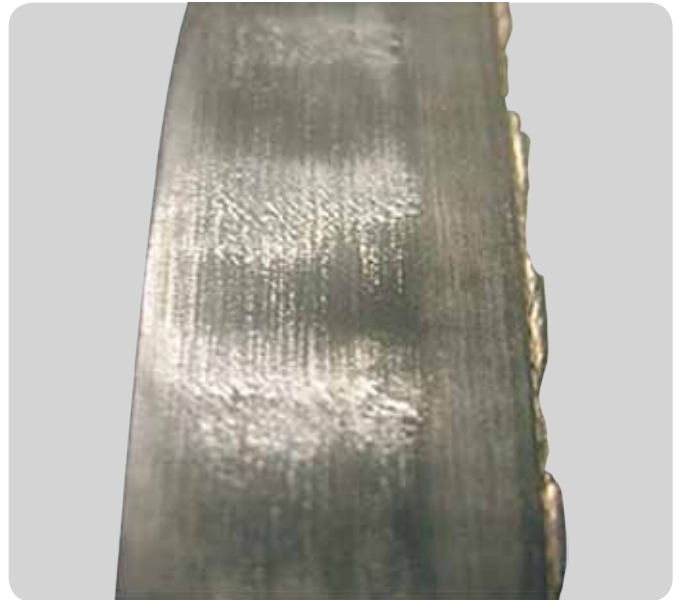
La correa está dañada, uno de los rebordes está desgastado.

Causa

Ocurre cuando uno o varios componentes del sistema de distribución se encuentra desalineado o con un excesivo juego axial provocando el desplazamiento lateral de la correa hasta interferir con algún componente del sistema.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar la perfecta alineación y limpieza del sistema. SKF recomienda sustituir todos los componentes involucrados.



2. Grietas en el lomo

Código de falla: **011**

Problema

El Producto presenta cortes o agrietamientos transversales en la superficie del lomo.

Causa

Las temperaturas extremas (frío/calor), el tiempo transcurrido desde el montaje o la incorrecta selección del compuesto

contribuyen al deterioro prematuro del material perdiendo su elasticidad, pudiendo generar grietas o cortes transversales en la superficie del lomo. Cuando ocurre este tipo de falla la superficie puede tornarse brillante.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar que el compuesto sea el adecuado, el estado de las superficies de contacto de las poleas y tensores. Realizar el recambio de la correa con la periodicidad recomendada por el fabricante del vehículo.



3. Corte o desprendimiento del diente

Código de falla: **012**

Problema

El producto presenta cortes en la raíz del diente, o un desprendimiento parcial en uno o mas dientes de la correa.

Causa

Ocurre cuando la tensión de la correa es inadecuada (excesiva o escasa). También

puede generarse por el bloqueo o desgaste de algún componente del sistema.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar la correcta tensión según el manual del fabricante y el estado de las poleas. SKF recomienda sustituir todos los componentes involucrados.



4. Corte sobre los dientes

Código de falla: **013**

Problema

El producto presenta daños sobre una parcialidad del dentado.

Causa

Ocurre cuando algún elemento extraño ingresa al sistema de distribución alojándose momentáneamente entre la correa y el engranaje de mando.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar el correcto estado y montaje de la cubierta de distribución.



5. Brillo sobre el dorso

Código de falla: **014**

Problema

El producto presenta brillo en toda la superficie del dorso.

Causa

Ocurre cuando existe una restricción al giro en alguno de los componentes del sistema que trabaja en contacto con el lomo de la correa, ya sea: tensores, poleas fijas o poleas de mando (árboles auxiliares).

Esta restricción ocasiona una excesiva fricción entre la correa y el componente bloqueado generando un desgaste prematuro del lomo de la correa.

También puede generarse por una tensión excesivamente alta.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar el correcto giro de todos los componentes que interactúan en el sistema y la correcta tensión de acuerdo a las especificaciones del fabricante del vehículo.



Análisis de fallas

6. Rotura por plegado

Código de falla: **015**

Problema

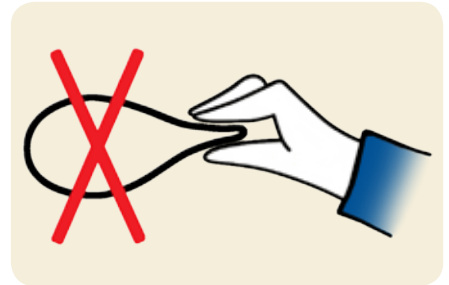
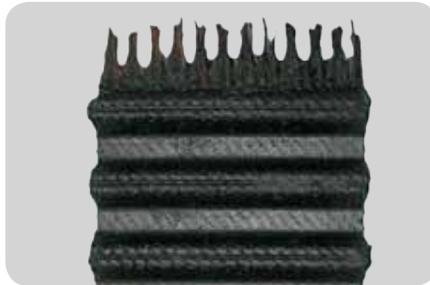
El producto presenta un corte recto transversal.

Causa

Este tipo de falla es originada por la rotura del hilado interno producto de un plegado excesivo.

Recomendación

No manipular la correa hasta el momento previo a la instalación. Durante el montaje evitar el plegado y torsión excesiva.



7. Desprendimiento de dientes

Código de falla: **016**

Problema

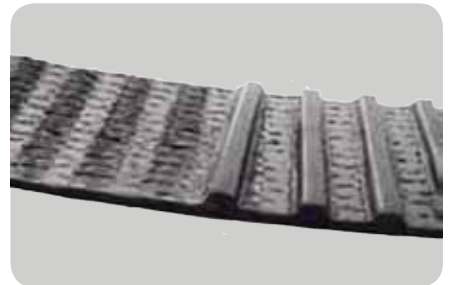
El producto se encuentra con faltante de dientes en una parcialidad de su longitud.

Causa

Se produce cuando se bloquea un componente de la transmisión; generalmente se desprenden los dientes en la zona de la polea del cigüeñal.

Recomendación

Al instalar la correa verificar el libre giro de todas las poleas de mando que interactúan en el sistema.



8. Rotura irregular

Código de falla: **017**

Problema

El producto presenta un corte irregular.

Causa

Ocurre cuando se aplica una excesiva tensión en la correa durante el montaje o por bloqueo de algún componente. También puede ocurrir por la presencia de elementos extraños entre la correa y la polea o engranajes de mando.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar la correcta tensión de acuerdo a las especificaciones del

fabricante del vehículo; asegurar el correcto estado, montaje de la cubierta de distribución y el libre funcionamiento de los componentes del sistema.



9. Desgaste del valle entre dientes

Código de falla: **018**

Problema

El producto posee un desgaste excesivo en los espacios (valles) entre dientes.

Causa

Ocurre cuando la correa trabajó con exceso de tensión o las poleas dentadas presentan una superficie rugosa/desgastada.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar la correcta tensión de acuerdo a las especificaciones del

fabricante del vehículo y el estado de las poleas dentadas. SKF recomienda sustituir todos los componentes involucrados.



10. Deterioro por contaminación

Código de falla: **019**

Problema

El producto posee alteraciones dimensionales y/o superficiales por haber estado en contacto con agentes contaminantes.

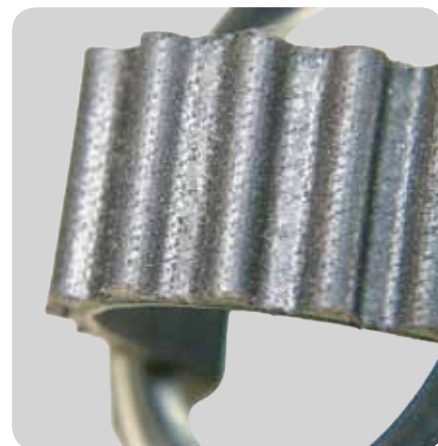
Causa

Ocurre cuando la correa trabajó bajo agentes contaminantes provenientes de fugas del sistema de refrigeración (alcoholes) o del sistema de lubricación (hidrocarburos). Estos agentes al tomar contacto con la correa crean una reacción química que degra-

da el compuesto de caucho provocando alteraciones en la correa.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar que no existan fugas en el sistema de lubricación (retenes de árbol de levas, cigüeñal o árbol auxiliar) y en el sistema de refrigeración (conductos, bomba de agua o tapones del block motor).



Correas Poly-V

1. Desgaste lateral

Código de falla: **030**

Problema

La correa está dañada, uno de los rebordes está desgastado.

Causa

Ocurre cuando uno o varios componentes del sistema se encuentra desalineado o con un excesivo juego axial provocando el desplazamiento lateral de la correa y desgastando lateralmente los ribs que la componen.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar la perfecta alineación y limpieza del sistema. SKF recomienda

sustituir todos los componentes involucrados.



2. Desgaste del lomo

Código de falla: **031**

Problema

El producto posee un desgaste excesivo o irregular en el lomo de la correa.

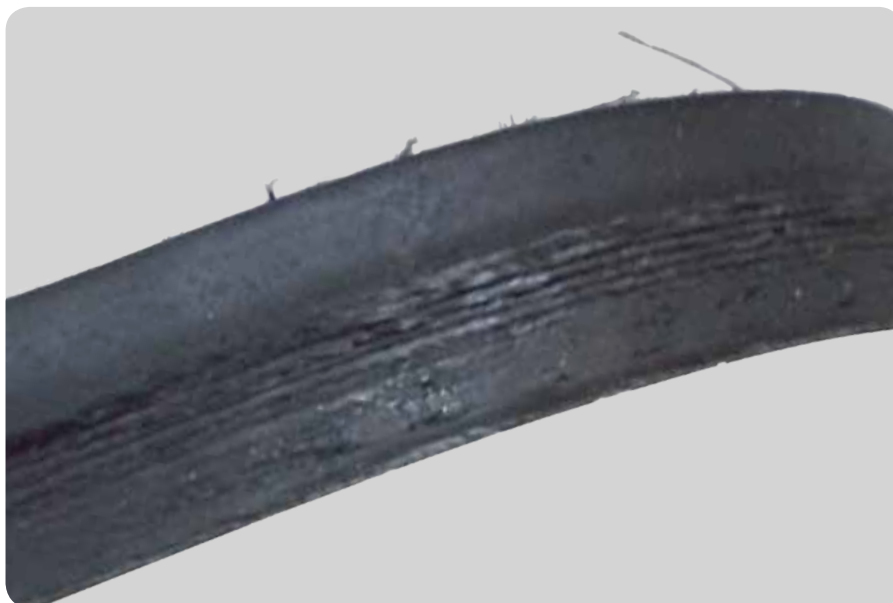
Causa

Ocurre cuando existe una restricción al giro en alguno de los componentes del sistema que trabaja en contacto con el lomo de la correa, ya sea: tensores, poleas fijas o poleas de bombas de agua. También puede ocurrir cuando la tensión de montaje es insuficiente o por la presencia de cuerpos extraños en el sistema.

Ambos factores ocasionan una excesiva fricción entre la correa y el componente de mayor restricción generando un desgaste prematuro del lomo de la correa.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar el correcto giro de todos los componentes que interactúan en el sistema y la correcta tensión según el manual del fabricante.



3. Grietas en los ribs

Código de falla: **032**

Problema

El producto presenta grietas o cortes transversales en los ribs.

Causa

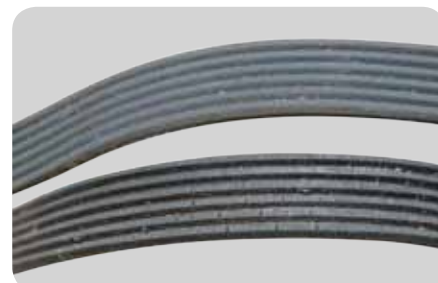
Ocurre cuando la correa ha sido expuesta a elevada temperatura la cual genera una degradación en las propiedades elásticas del material.

También puede producirse cuando el ángulo de contacto entre las poleas y la correa es elevado generando un exceso de tensión sobre los ribs.

Recomendación

Verificar el estado de los ribs. Si se observan grietas a una distancia regular de uno o dos

centímetros, la correa ha sobrepasado el 80% de su vida útil y debe ser reemplazada.



4. Desprendimiento parcial de los ribs

Código de falla: **033**

Problema

El producto presenta desprendimiento parcial de los ribs.

Causa

Ocurre cuando existe un nivel avanzado de agrietamiento de los ribs o cuando la correa fue contaminada por fluidos provenientes de fugas en el motor.

Recomendación

Verificar el estado de los ribs. Si se observan grietas a una distancia regular de uno o dos centímetros, la correa ha sobrepasado el 80% de su vida útil y debe ser reemplazada.

Al sustituir la correa, SKF recomienda verificar que no existan fugas de fluidos en el motor que puedan tomar contacto con la correa.



Análisis de fallas

5. Desgaste de los ribs

Código de falla: **034**

Problema

El producto presenta acumulación de material en los canales de la correa.

Causa

Ocurre cuando los perfiles de los ribs sufren un desgaste excesivo y el material desprendido se aloja en los canales de la correa. Esto es ocasionado por una inadecuada tensión de la correa, desalineación o por desgaste de las poleas.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar la correcta tensión de acuerdo a las especificaciones del fabricante del vehículo, limpieza de los canales de las poleas y la correcta alineación del sistema.



6. Separación de los canales

Código de falla: **035**

Problema

El producto presenta un corte o sedación de los canales.

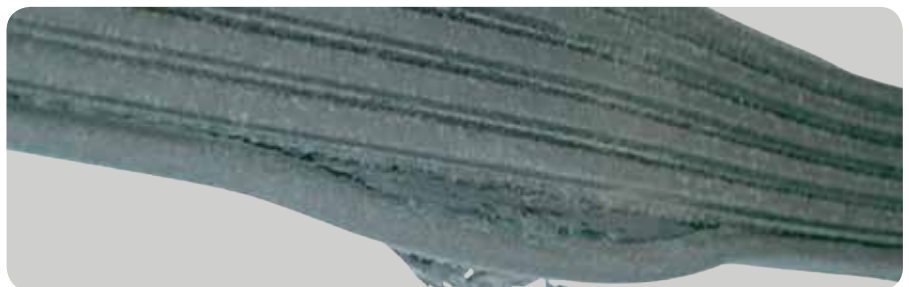
Causa

Ocurre cuando la correa no ha sido correctamente posicionada. Un canal fuera de la ranura de la polea provoca que ese canal trabaje si el soporte adecuado al igual que cuando las poleas se encuentran desalineadas.

También suele ocurrir cuando las poleas de mando presentan un filo excesivo debido al desgaste avanzado.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar el estado y desgaste de las poleas de mando y constatar el correcto posicionamiento en el sistema.



7. Rotura por plegado

Código de falla: **036**

Problema

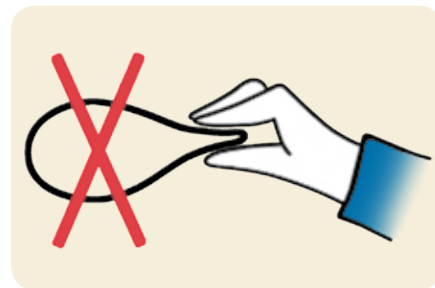
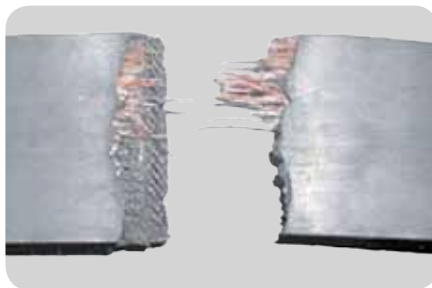
El producto presenta un corte recto transversal.

Causa

Este tipo de falla es originada por la rotura del hilado interno producto de un plegado excesivo.

Recomendación

No manipular la correa hasta el momento previo a la instalación. Durante el montaje evitar el plegado y torsión excesiva.



8. Ruido

Código de falla: **037**

Problema

El producto presenta ruido en su funcionamiento.

Causa

El ruido puede ocurrir por diversos factores: desalineación, tensión inadecuada, contaminación (por fluidos o por material adherido a las poleas) o desgaste de los componentes del sistema.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar la correcta tensión de acuerdo a las especificaciones del fabricante del vehículo y asegurar el correcto estado y montaje de los componentes del sistema.



Correa trapezoidal

1. Laterales vitrificados

Código de falla: **040**

Problema

La correa presenta los laterales vitrificados (brillosos y con mayor dureza).

Causa

Esta falla se produce por el deslizamiento de la correa sobre la polea. Degradando al compuesto por exceso de temperatura.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar el estado de las poleas del sistema y la correcta tensión.



2. Rotura irregular

Código de falla: **041**

Problema

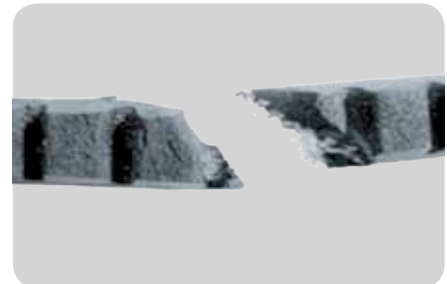
El producto presenta un corte irregular.

Causa

Ocurre cuando se aplica una excesiva tensión en la correa en el montaje. También puede ocurrir por la presencia de elementos extraños entre la correa y las poleas.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar la correcta tensión de acuerdo a las especificaciones del fabricante del vehículo.



2. Grietas

Código de falla: **042**

Problema

El producto presenta grietas o cortes transversales.

Causa

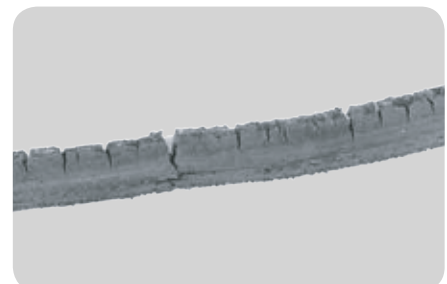
Ocurre cuando la correa ha sido expuesta a una elevada temperatura propia de una inadecuada tensión, que genera una de -

gradación en las propiedades elásticas del material.

También ocurre cuando la correa ha llegado al fin de su vida útil.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar la correcta tensión de acuerdo a las especificaciones del fabricante del vehículo.



3. Separación de los compuestos

Código de falla: **043**

Problema

El producto presenta una separación del lomo con el cojín de caucho.

Causa

Ocurre cuando la correa ha sido expuesta a contacto con aceites, líquido refrigerante o derivados del petróleo los cuales dañan las propiedades del material generando el desprendimiento de los componentes.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar que no existan fugas en el sistema de lubricación y en el sistema de refrigeración.



4. Desgaste lateral

Código de falla: **044**

Problema

La correa está dañada, uno de los laterales está desgastado.

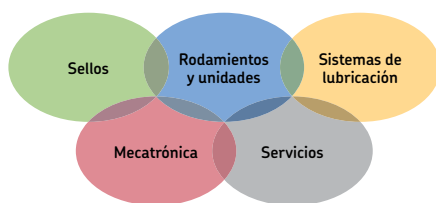
Causa

Ocurre cuando uno o varios componentes del sistema se encuentra desalineado o con un excesivo juego axial provocando el desplazamiento lateral de la correa desgastándola lateralmente.

Recomendación

Al sustituir la correa verificar la perfecta alineación y limpieza del sistema.





El poder del conocimiento industrial

Gracias a una combinación de productos, personal y conocimientos específicos sobre aplicaciones, SKF proporciona soluciones innovadoras a los fabricantes de equipos y centros de producción de las principales industrias del mundo. La experiencia de SKF en múltiples sectores nos permite ofrecer el programa de Gestión del ciclo de vida, un método de eficacia probada para mejorar la fiabilidad del equipo, optimizar la eficiencia energética y operativa y reducir el coste total de propiedad.

Somos especialistas en rodamientos y unidades de rodamientos, obturaciones, sistemas de lubri-

cación y mecatrónica, además de ofrecer una amplia gama de servicios que van desde el diseño informático en 3D hasta la monitorización de estado avanzada y sistemas de fiabilidad y gestión de activos.

La presencia global de SKF garantiza a nuestros clientes unos niveles de calidad uniformes y la disponibilidad universal de los productos. Nuestra presencia local proporciona acceso directo a la experiencia, conocimientos e inventiva del personal de SKF.

SKF Argentina SA

Perú 545

Buenos Aires

Asistencia Técnica: 4340-3208/3278

asistencia.tecnica@skf.com

© SKF es una marca registrada del Grupo SKF.

© Grupo SKF 2014

El contenido de esta publicación es propiedad de los editores y no puede reproducirse (incluso parcialmente) sin autorización previa por escrito. Se ha tenido el máximo cuidado para garantizar la exactitud de la información contenida en esta publicación, pero no se acepta ninguna responsabilidad por pérdidas o daños, ya sean directos, indirectos o consecuentes, que se produzcan como resultado del uso de dicha información.

PUB 80/P2 14977 ES.A · Septiembre 2014

Algunas imágenes se utilizan bajo licencia de Shutterstock.com

