



(DE) Die Anforderungen an Steuertriebe werden immer größer und führen zur ständigen Weiterentwicklung von Zahnriemen. So werden einige Zahnriemen mit einer Beschichtung aus Polytetrafluorethylen versehen. Umgangssprachlich wird dieser Kunststoff mit dem Handelsnamen Teflon bezeichnet. Diese Beschichtung dient zur Reduktion von Reibung und Verschleiß, was zur Erhöhung der Lebensdauer des Riemens, besonders bei Motoren mit großer Leistung führt. Diese Beschichtung kann farblich verschieden sein (siehe Bild 1), wobei **die Farbe keine Bedeutung und keinen Einfluss auf die Funktion hat.**

Manche Zahnriemen haben auf Zahn- und/oder Rückseite zusätzliches Gewebe, das zur Versteifung des Riemens dient und Versatz und damit Flankenverschleiß verhindern soll. Das Gewebe ist mit einer Naht (siehe Bild 2) verbunden, die, bedingt durch den Produktionsprozess, sichtbar ist. Diese noch vor der Vulkanisierung stattfindende Verbindungstechnik ist auch genauso in der Erstausrüstung (OE) anerkannt. **Dies ist kein Defekt und hat keinen Einfluss auf die Funktionsfähigkeit des Riemens!**

(EN) The demands on timing drives are constantly increasing. The result is the continuous refinement of timing belts. Some timing belts are Teflon coating. The coating helps to reduce friction and wear which extends the belt's service life particularly in high-performance engines. The coating may vary in colour (see Fig. 1) although **the colour has no significance and no effect on functional capability.**

Some timing belts additionally have fabric on the toothed side and/or the back which reinforces the belt and is intended to prevent sagging and therefore wear to the edges. The fabric is joined with a seam (see Fig. 2) which may be visible depending on the production process. This joining technique, which is carried out before vulcanization, is also recognized in OE equipment. **It is not a fault and has no effect on the belt's functional capability.**

(FR) Les exigences sur les lecteurs de synchronisation sont en constante augmentation. Le résultat est l'amélioration continue des courroies de distribution. Certaines courroies de distribution sont en téflon. Le revêtement permet de réduire le frottement et l'usure qui prolonge la durée de vie de la courroie en particulier dans les moteurs à haute performance. Le revêtement peut varier en couleur (voir Fig. 1), **bien que la couleur n'a pas d'importance et aucun effet sur la capacité fonctionnelle.**

Des courroies dentées présentent un tissu sur le côté denté et / ou à l'arrière qui renforce la courroie et qui est destiné à empêcher l'affaissement et donc l'usure sur les bords. Le tissu est assemblé avec une couture (voir Fig. 2) qui peut être visible en fonction du procédé de production. Cette technique d'assemblage est effectué avant vulcanisation, également reconnue par les équipementier origine (OE) . **Ce n'est pas un défaut et n'a aucun effet sur la capacité fonctionnelle de la courroie.**

(ES) Las exigencias en los componentes de la distribución está en constante aumento. El resultado es el continuo perfeccionamiento en la correas de distribución. Algunas correas presentan un recubrimiento de Teflón. Este recubrimiento ayuda a reducir la fricción y el desgaste prolongando la vida útil e la correa particularmente en motores de alto rendimiento.. El recubrimiento puede variar en color (ver. Fig. 1) aunque **el color no tiene ninguna importancia y no afecta a la capacidad funcional.**

Algunas correas de distribución, además, tienen tela en el lado dentado y / o la parte trasera reforzando el cinturón con lo que se pretende evitar la flacidez y por lo tanto desgaste en los bordes La tela se une mediante una costura (ver. Fig. 2) que puede ser visible en función del proceso de producción. Esta técnica de unión, que se lleva a cabo antes de la vulcanización, se reconoce también en equipos de OE. **No es un fallo y no tiene ningún efecto sobre la capacidad funcional de la correa.**

(IT) Le richieste di organi di distribuzione diventano sempre maggiori e portano di conseguenza ad una continua evoluzione delle relative cinghie.

Alcune sono provviste di rivestimento in teflon, al fine di ridurre l'attrito e l'usura e conseguentemente aumentarne il ciclo di vita, specialmente in motori ad elevata prestazione. All'aspetto tale rivestimento può avere differenti colori (vedi fig. 1), ma **questo non ha alcuna rilevanza o effetto a livello funzionale.**

Altre cinghie hanno invece un tessuto aggiuntivo sulla parte dentata e/ o posteriore che funge da rinforzo per la cinghia stessa ed ha lo scopo di evitarne cedimenti e usura sui bordi. Il tessuto è collegato tramite una cucitura (vedi foto 2) che, a seconda del processo produttivo, può essere o non essere visibile. Questa tecnica dell'unione che viene attuata prima del processo di vulcanizzazione è riconoscibile anche nelle cinghie di primo impianto (OE). **Questa non è affatto un difetto e non ha alcuna influenza sulla capacità funzionale della cinghia!**

(NL) E worden steeds hogere eisen gesteld aan de distributieaandrijving en dat leidt tot voortdurende verbetering van de tandriemen. Zo hebben sommige een bekleding in teflon (merknaam van polytetrafluorethyleen). Deze bekleding vermindert wrijving en slijtage, waardoor de riem langer meegaat, voornamelijk bij krachtige motoren. Deze bekleding kan verschillen in kleur (zie foto 1), **waarbij de kleur geen enkele betekenis of invloed heeft op de werking.**

Sommige tandriemen hebben op de tand- en/of achterzijde nog een bijkomende bekleding, die dient als versteviging van de riem, en op die manier uitzakking en slijtage aan de zijkant voorkomt.

Deze bekleding is met een naad verbonden (zie foto, 2) die, afhankelijk van het productieproces, mogelijk zichtbaar is.

Deze verbindingstechniek, die plaatsheeft voor de vulcanisatie, is ook in de OE-uitvoering gekend. **Het is geen fout en heeft geen invloed op het functioneren van de riem.**

(PL) Stały rozwój konstrukcji paska zębatego wynika z wysokich i coraz większych wymagań, jakie są stawiane napędowi rozrządu. To dlatego niektóre paski rozrządu pokrywane są warstwą teflonu. Warstwa ta pozwala zredukować tarcie oraz zużycie, a to pozwala na wydłużenie żywotności paska, szczególnie w silnikach o wysokiej mocy. Powłoka teflonowa może mieć różną kolorystykę (rys. 1), **która w żaden sposób nie wpływa na parametry paska.**

Niektóre paski rozrządu na zębach i/lub na tylnej stronie mają dodatkową wkładkę w postaci tkaniny. Wzmacnia ona pasek i ma za zadanie zapobiec przesuwaniu się paska, a tym samym uszkodzeniu jego boków. Tkanina jest połączona specjalnym szwem (rysunek 2), widocznym ze względu na wykorzystaną technologię. Taka technika łączenia przed wulkanizacją stosowana jest również przy produkcji na pierwszy montaż (OE). **Nie jest to wadą i nie ma żadnego wpływu na pracę paska**

(HR) Zahtjevi sustava za upravljanje bivaju sve veći i vode stalno ka daljnem usavršavanju zupčastog remena. Stoga su pojedini zupčasti remeni opremljeni jednim slojem sastavljenim od politetrafluoretilena. Komercijalno trgovačko ime za ovaj materijal je teflon. Taj sloj materijala služi za smanjenje trenja i habanja, što vodi do duljeg životnog vijeka remena, naročito kod motora s velikim performansama. Ovaj materijal može biti različitih boja (pogledati sliku 1), **a da pri tome boja nema nikakav značaj i utjecaj na samu funkciju.**

Mnogi zupčasti remeni imaju dodatni materijal na nazubljenoj i / ili stražnjoj strani, koja služi da ojača remen i da time spriječi habanje rubova. Materijal je spojen jednim šavom (vidjeti sliku 2), koji može biti vidljiv ovisno od procesa proizvodnje. Ova tehnika spajanja se provodi prije vulkanizacije i također je prepoznatljiva iu prvoj ugradnji. **To nije nedostatak i nema nikakav utjecaj na funkciju remena!**

SR Zahtevi sistema za upravljanje bivaju sve veći i vode stalno ka daljem usavršavanju zupčastog kaiša. Stoga su pojedini zupčasti kaiševi opremljeni jednim slojem sastavljenim od politetrafluoretilena. Komercijalno trgovačko ime za ovaj materijal je teflon. Taj sloj materijala služi za smanjenje trenja i habanja, što vodi do dužeg životnog veka kaiša, naročito kod motora sa velikim performansama. Ovaj materijal može biti različitih boja (pogledati sliku 1), **a da pri tome boja nema nikakav značaj i utiča na samu funkciju.**

Mnogi zupčasti kaiševi imaju dodatni materijal na nazubljenoj i/ili zadnjoj strani, koja služi da ojača kaiš i da time spreči habanje ivica. Materijal je spojen jednim šavom (videti sliku 2), koji može biti vidljiv u zavisnosti od procesa proizvodnje. Ova tehnika spajanja se sprovodi pre vulkanizacije i takođe je prepoznatljiva i u prvoj ugradnji. **To nije defekt i nema nikakav uticaj na funkciju kaiša!**

BG Изискванията към ремъчните задвижвания постоянно се увеличават. В резултат на това ангренажните ремъци се усъвършенстват постоянно. Някои ангренажни ремъци са с Тefлоново покритие. Покритието намалява триенето и износването, а това удължава живота на ремъка, особено при мощни двигатели. Покритието може да е с различни цветове (фиг.1), но **цветът не е важен и няма ефект върху работната способност.**

Някои ангренажни ремъци имат допълнително тъкан по страната на зъбите и/или на гърба, която усилва ремъка и е предназначена да предотврати заостряне и следователно износване на ръбовете. Тъканта е съединена с шев, който може и да е видим в зависимост от производствения процес. Тази техника на съединяване се прави преди вулканизацията и се използва и при OE частите. **Това не е дефект и няма влияние върху работната способност на ремъка.**

RU Требования к газораспределительному механизму становятся все больше, что ведет к постоянному изменению конструкции зубчатых ремней. Так некоторые из них снабжены покрытием из политетрафторэтилена. В разговорной речи этот материал называется тефлоном, что является зарегистрированной торговой маркой. Это покрытие служит для уменьшения трения и износа, что в итоге ведет к увеличению срока службы ремня ГРМ, особенно в мощных двигателях. Покрытие может быть различных цветов (рис. 1), причем **цвет не имеет никакого значения и не влияет на работу ремня.**

У некоторых ремней на стороне с зубьями и/или обратной стороне есть дополнительный тканевый слой, который служит для придания ремню жесткости, что предотвращает его от перекоса и износа боковины. Тканевый слой соединен швом (рис. 2), который виден в силу производственного процесса. Шов является нормальным процессом соединения еще до вулканизации и признан также производителями на конвейере (OE). **Шов не является дефектом и не влияет на функционирование ремня!**

TR Triger kayışları çok kritik parçalar olduğundan dolayı devamlı olarak geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bu mükemmelleştirme çalışmaları sonucunda bazı kayışlar Teflon kaplanmıştır. Bu kaplama sayesinde sürtünme ve yırtılmalar azaltılarak kayışın uzun ömürlü olması sağlanmıştır. Bu kaplamalar değişik renklerde olabilir (resim 1.). **Ancak renklerin herhangi anlamı veya kaliteye etkisi bulunmamaktadır.**

Ayrıca bazı kayışların dişlerinin üzerinde kumaş dokumasına benzer ilaveler bulunmaktadır. Böylece kayışın yırtılma ve kopmalara karşı kuvvetli olması amaçlanmıştır. Bu kumaşın (resim 2.) kayışa eklenmesi, sertleştirme işleminden önce yapılmaktadır ve kumaşın bitiş noktası kayış üzerinde ince bir çizgi olarak görülebilir. **Bu bir kusur değildir ve kayış performansına bir etkisi yoktur.** Aynı izi OE parçalarda da görmek mümkündür.

AR تزداد متطلبات سيور التوقيت بصورة متزايدة. وينتج عن ذلك تحسين مستمر لسيور التوقيت. بعض سيور التوقيت مكسوة بطبقة تيفلون. تساعد الكسوة بطبقة التيفلون في تخفيض درجة الاحتكاك والبلبي مما يؤدي إلى تمديد العمر التشغيلي للسيور، وخاصة في المحركات ذات الأداء العالي. قد يختلف لون طبقة الكسوة (انظر شكل 1) رغم أن اللون لا توجد له أي أهمية أو تأثيرات على قدرات الأداء.

ويوجد في بعض سيور التوقيت، بالإضافة إلى ذلك، نسيج على الجانب المُنسَن و/أو على الظهر ليقوي السيور والمقصود منه أن يمنع الارتخاء كما يمنع اهتراء الحواف. النسيج ملتصق بخط اتصال (انظر شكل 2) وقد يكون مرئياً متوقفاً على عملية الانتاج. كما أن هذه الطريقة الخاصة بالوصل، والتي تتم قبل الفلكنة، معترف بها أيضاً في معدات المصانع الأصلية. وهذا ليس عيباً ولا يوجد له تأثير على قدرات الأداء للسيور.