



INA Servis Bülteni



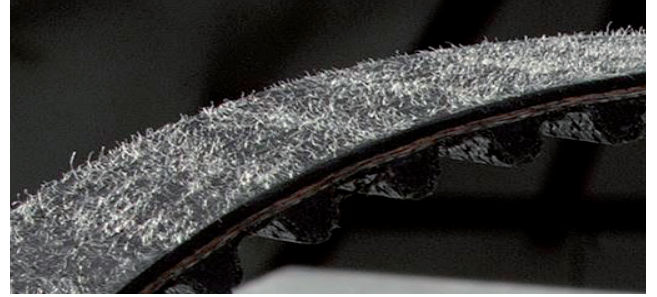
Farklı Tasarımlara Sahip Triger Kayışları

Sürekli geliştirme sürecimiz sonucunda meydana gelen değişiklikler

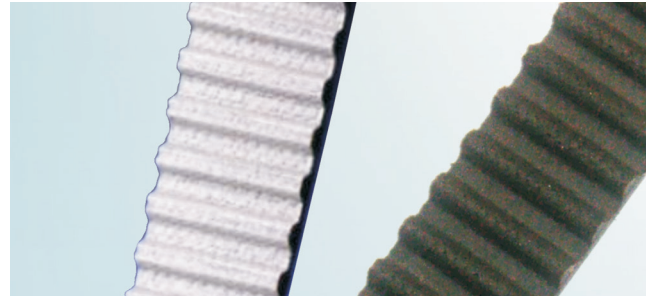
Modern içten yanmalı motorlarda triger kayışları sürekli artan taleplere tabidir. Kayışların daha dayanıklı, daha dirençli olmasını ve daha sessiz çalışmasını sağlamak için, kullanılan malzeme ve imalat teknikleri sürekli olarak geliştirilmelidir. Bu gelişmeler yeni nesil iyileştirilmiş triger kayışlarını ortaya çıkardığı gibi, mevcut versiyonların sorunsuz ve daha verimli çalışmasını da sağlıyor. Mevcut seri için yapılan değişiklikler nedeniyle, yakın zamanda üretilen triger kayışları eski versiyonlardan aşağıdaki şekilde farklılık gösterebilir:

- Sırt bezi pürüzsüz bir yüzey yerine pürüzlü bir yüzeye sahip olabilir (şekil 1). Bu tip bir yüzey, kayışın daha sessiz çalışmasını sağlar.
- Diş profili, politetraflorlu etilenden (Teflon®) yapılmış siyah veya beyaz bir kaplamaya sahip olabilir (Şekil 2). Bu da, triger kayışındaki sürtünmeyi ve yıpranmayı azaltır.
- Sırt bezinde bir veya birden fazla dikiş hattı bulunabilir (şekil 3). Bu çıkıntılar, üretim sürecine yardımcı olması için kayış vulkanizasyonundan önce oluşturulur.
- Diş profilinin (sayfa 2) şekli ve/veya yapısı, daha uygun diş şekillerinin etkili olduğu kanıtlanmış ve kabul edildiyse önceki versiyonlardan farklı olabilir.

Yukarıdaki hususlar, triger kayışlarının kullanım ömrünü uzatmak ve gürültüsünü azaltmak için alınan önlemlere dayanmaktadır. Bu kriterlerden bir ya da daha fazlasını karşılayan tüm triger kayışları, istenen OE



Şekil 1: Sert yüzeyli triger kayışı sırt bezi



Şekil 2: Politetrafloroetilen (Teflon®) kaplamalı triger kayışı profili



Şekil 3: Dikişli triger kayışı sırtı

Daha fazla bilgi için!

Telefon: +90 212 385 35 84

www.schaeffler.com.tr

www.repxpert.com.tr

SCHAEFFLER
REPXPERT

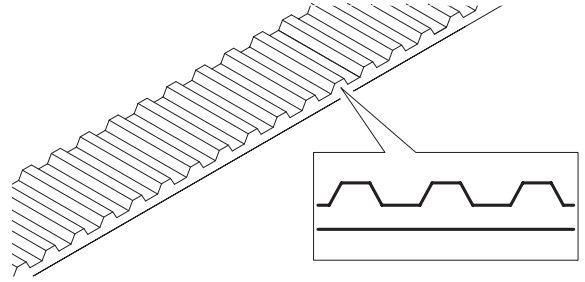
Triger kayışları, pozitif kavrama ilkesine göre güç iletir. Performansları, farklı diş şekilleri kullanılarak çeşitli gereksinimlere göre uyarlanabilir. Bu nedenle, ana tahrik sistemlerindeki triger kayışlarının diş profilleri birbirinden farklı olabilir.

Trapezoid diş profilili triger kayışları (şekil 4), tasarımları sadece basit ana tahrik sistemlerine uygun olduğundan ağırlıklı olarak eski motorlarda kullanılır.

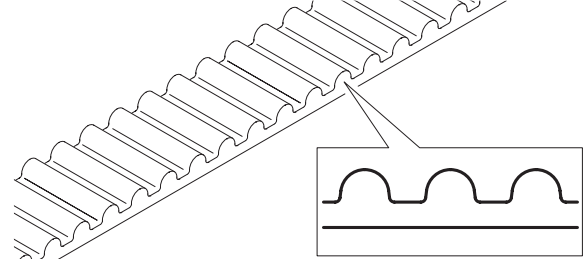
Dairesel diş profilili triger kayışları (şekil 5) genellikle HTD olarak etiketlenir. Bu kısaltma, Yüksek Tork Tahriki anlamına gelir. Kavisli kenarlar ve artan diş yüksekliği, yük taşıma kapasitesini artırır ve ekstrem durumlarda yorulma bozulmasını azaltır.

Yüksek çekme kuvvetlerine maruz kalan ana tahrik sistemlerinde involüt profil (şekil 6) kullanılır. Bu durumda, STD, Süper Tahrik Gücü anlamına gelir. Bu triger kayışı profili ağırlıklı olarak yüksek performanslı dizel veya benzinli motorlarda kullanılır.

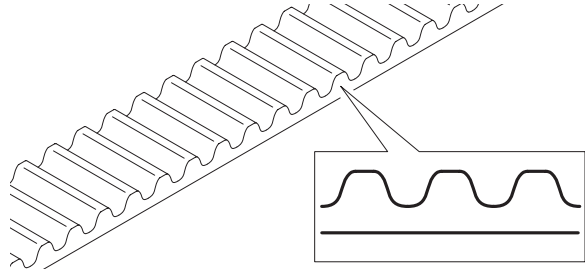
Bazı Fiat, PSA ve VW-Group motorlarında OEM triger kayışlarının (şekil 7) diş başında çentiği veya oyuğu olabilir. Bu parçalar HTD (Yüksek Tork Tahriki) ve RPP (Kauçuk Parabolik Profil) olarak bilinir. Kanalsız dişli başlıklar uygun motorlarla güvenle kullanılabilir. Kanalların olmaması, kalite eksikliği anlamına gelmez.



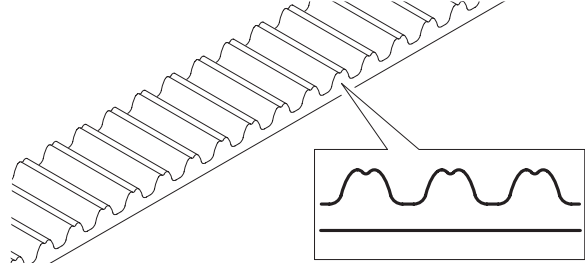
Şekil 4: Trapezoid profilili triger kayışı



Şekil 5: Dairesel profilili triger kayışı (HTD)



Şekil 6: İnvolut profilili triger kayışı (STD)



Şekil 7: Yivli triger kayışı (diş kafasında çentik) HTD ve RPP

Önemli!

- Triger kayışını eğmeyin veya bükmeyin
- Motor yağı, yağlayıcılar ve soğutma sıvısı ile temastan kaçınin
- Triger kayışını uygun özel servis takımlarıyla monte edin
- Triger kayışını örneğin lastik levheleriyle montaj sırasında dahi asla zorlamayın
- Sadece motor soğukken montaj yapın
- Kayış gürültüsünü bastırmak için sprey veya kimyasal madde kullanmayın

Lütfen araç üreticisinin talimatlarını dikkate alın!

Daha fazla bilgi için!

Telefon: +90 212 385 35 84

www.schaeffler.com.tr

www.repxpert.com.tr

SCHAEFFLER
REPXPPERT