Tensores de correa

Adecuado para: DAF, Fiat, Ford, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Opel, Scania, Sinotruck, Volvo etc.

Tensión óptima, máxima seguridad

La correa de transmisión es un elemento central del motor porque acciona componentes importantes como el alternador, la bomba de agua, la bomba de la dirección asistida y la bomba de combustible. Para garantizar que todo funcione con la fricción correcta y sin problemas, la correa debe tener la tensión adecuada. Si está demasiado floja, patinará, se desgastará rápidamente y los elementos accionados no funcionarán bien. Si está demasiado tensa, se sobrecargarán los rodamientos y los componentes. La correa se estirará en exceso y se desgastará igual de rápido.

En el nuevo vídeo PS Tips, Niklas explica cómo funciona el tensor de correa y muestra cómo montarlo. «La tensión correcta de la correa es crucial para la vida útil de toda la transmisión», subraya Niklas en el vídeo. También muestra cómo evitar los errores habituales. El Partner Portal de Diesel Technic incluye una amplia oferta de recambios para

transmisiones de correa: desde correas planas y trapezoidales hasta kits completos que incluyen rodillos guía y tensores. La gama de tensores de correa incluye más de 200 referencias adecuadas tanto para vehículos modernos como antiguos. Entre ellas se encuentran modelos de marcas como DAF, Fiat, Ford, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Opel, Scania, Sinotruck y Volvo.

 <iframe width="480" height="270" src="https://www.youtube-nocookie.com/embed/I9VTWtl8uMg" frameborder="0" allow="autoplay; encrypted-media" allowfullscreen></iframe> La correa pasa por una polea con un rodamiento de bolas integrado, y la carcasa contiene un potente muelle metálico que el fabricante ha diseñado específicamente para adaptarse a la transmisión y a las fuerzas requeridas. El muelle compensa las vibraciones y los movimientos de la correa y garantiza un equilibrio entre la transmisión de potencia y la flexibilidad, incluso con el desgaste creciente y fuertes variaciones de carga. El tensor de correa está «anclado» al motor mediante puntos de fijación. Esto significa que la alineación básica viene especificada por el fabricante. El brazo tensor puede accionarse con la herramienta adecuada para retirar y montar la correa. Como podemos observar, este vuelve automáticamente a su posición: no es necesario ajustarlo manualmente, la tensión correcta se alcanza de inmediato, lo que ahorra tiempo y elimina posibles errores durante el montaje. «Antes de cambiar la correa, es importante tomar buena nota del guiado de la misma con un croquis o una foto», explica Niklas. Dado que el guiado correcto es crucial para el buen funcionamiento de toda la transmisión. Si la correa se monta mal, los componentes accionados no funcionarán correctamente, provocando daños o averías. Además, debe comprobarse el perfil de la correa para detectar daños, marcas de rodaje o grietas. Las correas más antiguas pueden hacer ruido tras volver a montarlas si se hace en sentido contrario al de giro en el que han estado trabajando. En dicho caso, también es aconsejable marcar el sentido de giro en la correa antes de retirarla (p. ej., con una pintura de cera o un rotulador de pintura blanca). Si en el sistema hay varias correas, también resulta útil marcar en la correa los elementos que acciona. Asimismo, se recomienda cada vez que se reemplace la correa comprobar todos los rodamientos para detectar ruidos anómalos o juego excesivo También deben revisarse los rodillos guía y los rodillos tensores para asegurarse de que los rodamientos están limpios y giran sin ruido. El paralelismo de los rodamientos también es crucial, ya que una posición incorrecta puede hacer que la correa se salga. Al montar componentes nuevos (rodillos guía, alternadores, etc.), también es importante asegurarse de que todas las poleas accionadas por una correa estén alineadas axialmente en el mismo plano. Las correas trapezoidales y las correas planas pueden compensar pequeñas desalineaciones, pero si las piezas no se corresponden exactamente con el tipo de motor, las diferencias dimensionales pueden superar ese límite y provocar un desgaste excesivo o que la correa patine de forma constante. Además de los tensores automáticos de correa, también existen versiones manuales. «Aquí, la tensión se ajusta mediante un rodillo tensor regulable o incluso a través de los elementos accionados, como el alternador», muestra Niklas en el vehículo. En el ejemplo mostrado, la tensión puede ajustarse girando la varilla roscada. Como pauta, la correa debería poder presionarse entre 1 y 2 cm en el punto expuesto más largo; un giro de 90 grados aplicando un poco de fuerza también es un buen indicador. Es importante no tensar en exceso la correa para no someter a los rodamientos a una carga innecesaria. Los patrones de fallo suelen manifestarse mediante ruidos o por un olor a goma quemada. Este olor aparece cuando la correa patina: el calor generado hace que el material se queme o carbonice. En condiciones normales, los rodamientos funcionan casi sin ruido. Los problemas pueden deberse a rodamientos desgastados por contaminación, daños externos o sobrecarga térmica. En estos casos, no es necesario sustituir tensor completo: DT Spare Parts ofrece los rodillos por separado. Durante el montaje, deben respetarse los pares de apriete especificados, así como usarse un fijador de tornillos, ya que estos pueden aflojarse debido a las vibraciones. Si el ruido va y viene entre los componentes accionados, normalmente es indicativo de que hay un problema con la correa o con el tensor. Si el ruido es constante, pero no puede determinarse la causa, es aconsejable utilizar una prolongación de carraca, un destornillador largo o una manguera. «La fuente del ruido puede localizarse gradualmente colocando la herramienta sobre cada uno de los elementos accionados», demuestra el Parts Specialist Niklas. Los Parts Specialists estarán encantados de responder las consultas técnicas sobre los productos y servicios de Diesel Technic y ofrecer la asistencia adecuada a través de: helpdesk.parts-specialists.com.

Request article or order in Partner Portal

DT Spare Parts La marca alemana DT Spare Parts ofrece una completa gama de recambios y accesorios para automoción con garantía de 24 meses para camiones, semirremolques, autobuses, furgonetas; y otros vehículos como turismos, vehículos agrícolas, maquinaria de obra pública y aplicaciones marítimas e industriales. La calidad de marca garantizada se alcanza mediante la optimización continua del producto y el control constante de la calidad en el marco del Diesel Technic Quality System (DTQS). Más información en: www.dtqs.de