



KOŁA PASOWE

Rodzaje kół pasowych

Sztywne koła pasowe, są nadal używane w wielu rozwiązaniach konstrukcyjnych.

- Mocowane są na końcu wału korbowego, lecz nie tłumią drgań skrętnych.
- Naraża to pasek napędu dodatkowego na przenoszenie owych drgań, a co za tym idzie na jego szybsze zużycie.

Np : DPF355.05



Koła pasowe z pojedynczym tłumikiem drgań,

są stosowane zarówno w silnikach diesla jak i benzynowych.

- Pochłaniają naprężenia występujące na wale korbowym i przyczyniają się do zwiększenia trwałości osprzętu silnika.
- Koła te składają się z 3 części tj. 2 metalowych wykonanych z żeliwa, stali lub aluminium oraz pierścienia elastycznego, który tworzy połączenie między nimi.

Np : DPF358.24



Koła pasowe z podwójnym tłumikiem drgań,

montowane są w silnikach diesla.

- Koła te tłumią drgania niskiej częstotliwości, dzięki zastosowaniu systemu podwójnej wkładki elastycznej. Zabezpiecza to osprzęt silnika przed uszkodzeniem.
- Jest to produkt wysoce zaawansowany technologicznie, wykonany z 7 lub 8 części metalowych oraz 2 części elastycznych (tłumiących).

Np : DPF359.03



Koło pasowe silnika "Stop & Start"

- To koło pasowe, które oprócz jego roli jako tłumik drgań, musi wytrzymać wiele cyklicznych rozruchów.
- W związku z tym jego konstrukcja jest bardzo zaawansowana technicznie.

Np : DPF359.09 => C3 1,6 Hdi



Uwaga na kopie!

Niektóre produkty pojawiające się na rynku są bardzo niskiej jakości. Jest to trudne do określenia lecz ich konstrukcja i kultura wykonania mogą budzić wątpliwości co do prawidłowego działania tego podzespołu.

Podczas porównania przekroju koła oryginalnego z kopią, możemy szybko zauważyć, że ich struktura elastyczna jest zupełnie inna!

Koło NTN-SNR



Kopia



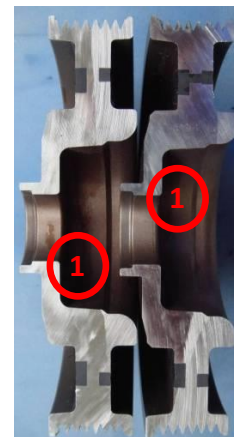
To samo w odniesieniu do części metalowych.

Niektórzy producenci opisują swoje „elastyczne” koła pasowe jako „niezniszczalne” bowiem pracują rzeczywiście jak monolit co jest ewidentną wadą i destrukcyjnie wpływa żywotność silnika.

Koło NTN-SNR



Kopia



Części te nie spełniają norm części oryginalnych.

Nietłumione drgania skrętne oraz większa niż oryginalna masa części zamiennej mogą spowodować pęknięcie wału korbowego oraz uszkodzenie innych podzespołów silnika.

©NTN-SNR ROULEMENTS

Treść tego dokumentu jest chroniona prawem autorskim wydawcy i jego powielanie, nawet częściowe, jest zabronione bez pisemnej zgody redakcji.

Pomimo staranności w przygotowaniu tego dokumentu, firma NTN-SNR nie ponosi żadnej odpowiedzialności za błędy lub pominięcia, które mogą spowodować straty lub szkody bezpośrednie lub pośrednie wynikające z ich wykorzystania.

