



KEEPS YOU GOING.

**GUIA DE LA
CORREA DE
TRANSMISION
MANTEN TU
MOTOR EN
MARCHA**

WWW.TVH.COM

CONTENIDO

01 Correas de transmisión: ¿qué, cómo y dónde?.....	4
02 Diferentes tipos y cómo se fabrican.....	6
03 ¿Cómo se mantiene y revisa una correa de transmisión?.....	12
04 Sustitución de una correa de transmisión	16
05 Las causas más comunes de los fallos de las correas de transmisión y sus soluciones	18





01. CORREAS DE TRANSMISIÓN: ¿QUÉ, CÓMO Y DÓNDE?

¿QUÉ ES UNA CORREA DE TRANSMISIÓN?

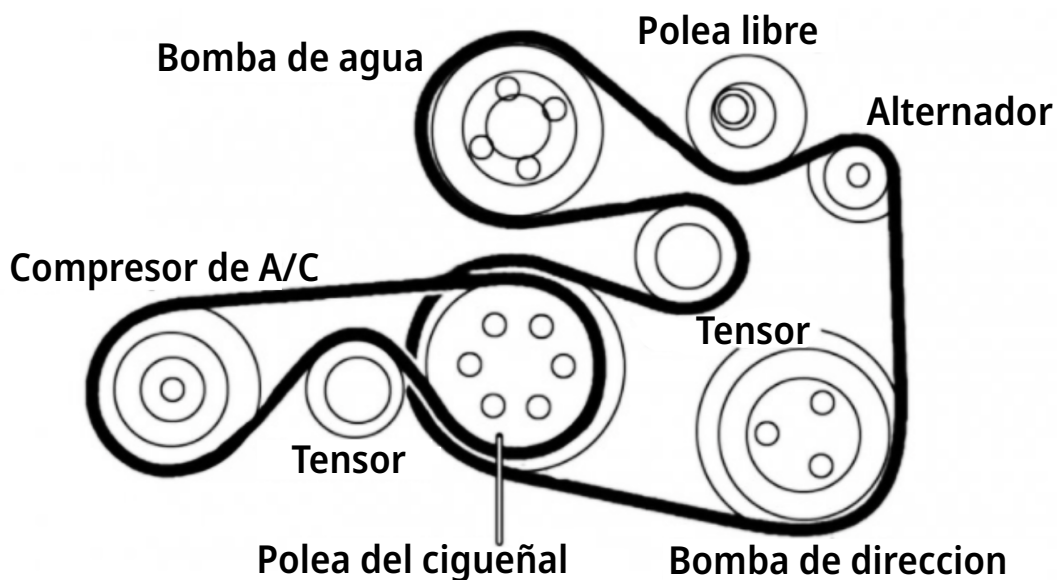
Las correas de transmisión se encuentran en todo tipo de máquinas. Ciclomotores, impresoras de oficina, sierras industriales, aviones ligeros, máquinas de coser, grabadoras y, por supuesto, en vehículos y máquinas que utilizan motores. La correa de transmisión de una batidora de cocina es diferente de las correas de transmisión utilizadas en equipos industriales tales como carretillas elevadoras, barredoras y MEWPs (Mobile Elevating Work Platform - plataformas elevadoras móviles). Este informe técnico se centra principalmente en las correas de transmisión utilizadas en los equipos industriales que se conectan a los motores.



¿Existe alguna razón para que hayamos dedicado un informe técnico a las correas de transmisión? Una muy sencilla: la correa de transmisión es una **parte fundamental de un motor**. Suministra energía a distintas piezas del motor, tales como el alternador y la bomba de agua, haciendo que se pongan en movimiento y, por tanto, en funcionamiento. Puede que incluso tengas varias correas de transmisión en tu máquina, cada una de las cuales sirve o se conecta a diferentes componentes.

La **correa de transmisión primaria** se conecta a una polea del cigüeñal de un motor. Cuando el motor está en marcha, el cigüeñal gira y, como tal, la polea gira al igual que la correa de transmisión que la rodea. De esta manera, la correa de transmisión **acciona los demás componentes del sistema del motor** con los que está en contacto: la bomba de aceite, las bombas hidráulicas, el ventilador y cualquier otro elemento, desde el alternador y la bomba de agua hasta el compresor del aire acondicionado y la bomba de la dirección asistida. Todo depende de los componentes que tenga tu máquina.

Cuando estos componentes empiezan a girar, las válvulas de entrada y salida se abren y cierran. El motor se lubrica. Se genera presión para **bompear los fluidos hidráulicos y alimentar el sistema hidráulico**. Y como tal, los distintos componentes del motor empiezan a funcionar, bombeando aceite o agua, creando una carga eléctrica, haciendo girar el ventilador que crea el flujo de aire que enfría el motor, o realizando cualquier función para la cual estén ahí.



Dado que algunos de estos componentes son fundamentales, es de **vital importancia instalar la correa de transmisión correcta** y mantenerla en condiciones óptimas.

02. DIFERENTES TIPOS Y CÓMO SE FABRICAN

TIPOS DE CORREAS DE TRANSMISIÓN

Tu correa de transmisión está en contacto con las poleas o los engranajes que están unidos al cigüeñal del motor o a los componentes del motor. El **tipo de poleas o engranajes determinará el tipo de correa de transmisión** que utiliza tu máquina. ¿Qué tipos de correas de transmisión hay?

SISTEMAS DE CORREA PLANA



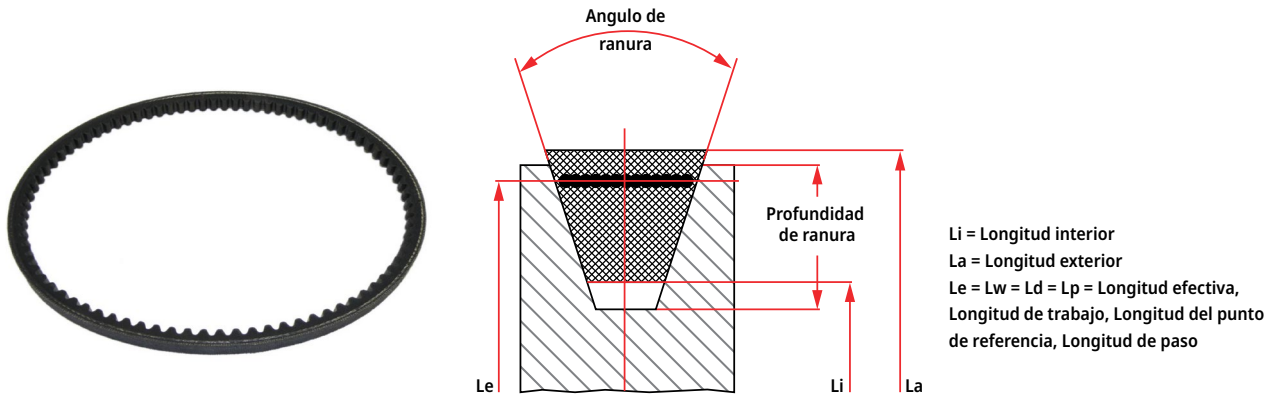
Los sistemas de correa plana son sencillos, baratos, flexibles y duraderos. Sin embargo, el deslizamiento y el arrastre son problemas conocidos, especialmente a altas velocidades. Como tienden a deslizarse hacia el lado más alto de la polea, las ranuras de las poleas actuales suelen **tener una ligera curva o corona**. Esto ayuda a eliminar el deslizamiento, iguala el desgaste y distribuye la tensión uniformemente.

CORREAS DENTADAS



Las correas dentadas no se basan en la fricción para hacer girar las poleas del mismo modo que muchos otros tipos de correas; la mayoría de las veces, los dientes de la correa están **diseñados para encajar en los espacios negativos** de los piñones. Las correas no patinarán siempre que se mantenga la tensión correcta. Los dientes suelen ir perpendiculares a la dirección de la correa.

SISTEMAS DE CORREAS EN V (TRAPEZOIDALES)



Los sistemas de correas en V son especialmente **comunes en las carretillas elevadoras** y otros equipos. Las correas son **más anchas en el lado exterior y más estrechas en el lado interior** de la correa, lo que les da una **forma de "V"**. Es posible disponer de una sola "V". Sin embargo, la mayoría de las correas en V (trapezoidales) tienen más de una. La sección en forma de V de la correa encaja en las ranuras de las poleas más pequeñas y, normalmente, aunque no siempre, en la polea más grande. Estas ranuras van en la misma dirección en la que se desplaza la correa. Aumentan el contacto de la correa con la polea, reduciendo así las posibilidades de deslizamiento, incluso a altas velocidades. De hecho, a medida que aumenta la carga, la sección en V tiende a encajarse aún más en estas ranuras, con lo que la superficie de contacto es aún mayor.

Los sistemas de correas en V se utilizan sobre todo cuando hay una distancia menor entre los componentes del motor. Se suelen utilizar en compresores, maquinaria agrícola y cortacéspedes.

CORREAS REDONDAS



Las correas redondas son cilíndricas, como un tubo, aunque no siempre son huecas. Se utilizan con poleas con una **ranura en forma de U**; la redondez de la correa aumenta el área en la que la correa y la polea se tocan, y por tanto, aumenta el rozamiento. Las correas redondas deben estirarse para que funcionen eficazmente.

02. DIFERENTES TIPOS Y CÓMO SE FABRICAN

MATERIALES UTILIZADOS EN LA CONSTRUCCIÓN DE LAS CORREAS DE TRANSMISIÓN

Las correas de transmisión se fabrican de dos maneras. En forma de bucles, llamadas correas sin fin, o con un principio y un final, llamadas correas con terminación. Existen diferentes tipos de correas, cada una de ellas con diferentes anchuras, longitudes, formas y tamaños. Están hechas de los cordones de tensión que están incrustados en un compuesto de caucho. Los **materiales utilizados suelen influir en la calidad** de la correa y en las condiciones en las que puede funcionar. Si trabajas en un entorno polvoriento, sucio o con mucho barro, merece la pena invertir en una correa fabricada con materiales que aguanten los golpes.

Los materiales de los cordones de tensión son:

- Aramida
- Kevlar
- Lona
- Fibra de vidrio
- Alambre de acero

Se utilizan diferentes compuestos de caucho. Los más comunes son:

- NR: Caucho natural
- PU: Poliuretano
- CR: Caucho de cloropreno
- HRS: Mezcla de caucho resistente al calor con teflón
- HRV: Mezcla de caucho resistente al calor con un cordón de tensión reforzado
- NBR: Caucho de nitrilo butadieno
- SBR: Caucho de estireno-butadieno
- HNBR: Caucho de acrilonitrilo butadieno hidrogenado
- EPDM: Caucho de monómero de etileno propileno dieno

En algunos casos, a una correa de transmisión se le puede **añadir un tercer material**, por ejemplo una superficie de teflón. O puede estar completamente envuelta con una cubierta de tela vulcanizada en caucho. Esto aumenta el precio, pero también la resistencia, la fiabilidad y la calidad.

CÓDIGOS DE LAS CORREAS DE TRANSMISIÓN

Es importante utilizar la correa de transmisión correcta. Pero con tantos tipos diferentes de correas de transmisión, ¿cómo distinguir una de otra? Los **detalles técnicos** de una correa de transmisión se representan en un **código**. Por ejemplo:

- SPZ1250Lw
- SPA1250Lw
- XPZ1250Lw
- 8PK1500



Este es un sistema de códigos utilizado para una correa en V. Cada uno de los diferentes apartados se refiere a un aspecto del acople; la anchura, la longitud, el número de dientes o incluso el color (que indica el tipo de materiales de los que está hecha la correa).

El código de una correa suele estar **impreso en la propia correa de transmisión**. Cuando vayas a instalar una correa de transmisión de repuesto, comprueba siempre el código.

02. DIFERENTES TIPOS Y CÓMO SE FABRICAN

¿CÓMO PUEDES SABER QUÉ CORREA DE TRANSMISIÓN NECESITAS?

Para estar seguro de que instalas la correa de transmisión correcta, tienes que saber qué correa es la correcta. ¿Cómo puedes saber cuál necesitas?

- **Consulta las recomendaciones del fabricante del motor.** El mejor lugar para buscar es el manual de recambios que el fabricante ha elaborado para tu motor, vehículo o máquina. En él aparecerá el número de referencia del recambio o el **código de la correa de transmisión**. Si no sabes dónde está tu manual de usuario, o nunca has tenido uno, no hay que estresarse. Ahora puedes acceder a un gran número de manuales de usuario online.
- Si tu búsqueda de un manual de usuario resulta infructuosa, **comprueba qué correa de transmisión tenías antes** en tu motor. Cruza los dedos y con suerte encontrarás el número de producto, o el tamaño y tipo, impreso en la correa. Te recomendamos que utilices esto como una guía y no como una verdad absoluta; una correa dañada o desgastada puede no ser la correcta después de todo.
- ¿Sigues sin tener suerte? No te preocupes. **Llama a TVH.** Nuestros expertos casi siempre pueden buscar la correa de transmisión exacta que necesitas. Necesitarás saber algunos detalles, como la marca y el modelo de tu máquina y si tienes, por ejemplo, aire acondicionado o dirección asistida. Cuanta más información nos des, más rápidamente podremos encontrar la correa que necesitas.



PONTE EN CONTACTO CON NOSOTROS

**¿Y si tienes dudas?
Más vale prevenir que curar.**

Una correa de transmisión equivocada puede provocar fácilmente daños o un tiempo de inactividad adicional.

Una rápida llamada a un experto como TVH te dará tranquilidad y posiblemente evitará una catástrofe.



03. ¿CÓMO SE MANTIENE Y REVISA UNA CORREA DE TRANSMISIÓN?

Las correas de transmisión son propensas al desgaste. Cada vez que pasa por una polea, se dobla, se flexiona y produce calor debido al rozamiento. Como consecuencia de ello, la goma se endurece e **incluso puede agrietarse con el tiempo**. Si la correa está suelta o patina, se agravará el daño.

Una revisión y un mantenimiento adecuados minimizan el desgaste de tu correa de transmisión.

Esto prolonga la vida útil de tu correa de transmisión, reduce el tiempo de inactividad y te ayuda a evitar daños en el motor y sus componentes. El fabricante de tu máquina, vehículo o aparato te aconsejará sobre la frecuencia de mantenimiento y revisión. Los fabricantes suelen estipular la frecuencia con la que debe sustituirse una correa de transmisión.

ALMACENAMIENTO DE LAS CORREAS DE TRANSMISIÓN

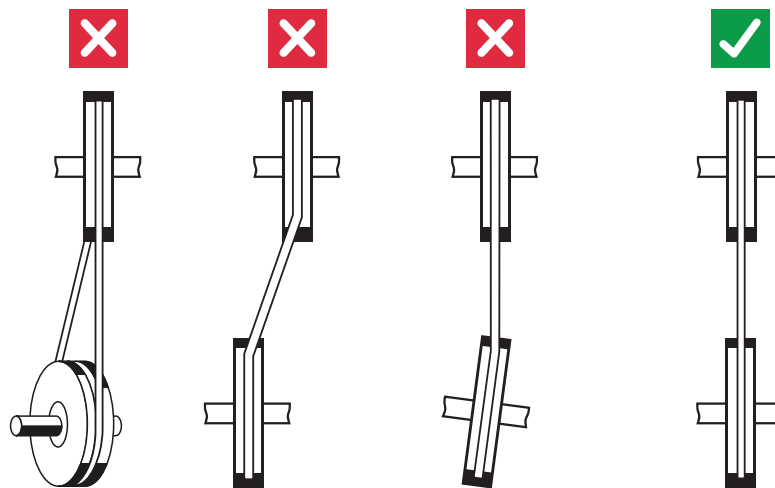
La salud de tus correas de transmisión empieza aquí. Mantén las correas de transmisión de repuesto alejadas del polvo excesivo, la luz solar directa o los rayos UV, los líquidos y la humedad. Guárdalas en un lugar donde la temperatura se mantenga razonablemente **constante a 18°C**. Por último, asegúrate de que tu correa de transmisión **no esté doblada o retorcida**.



ANTES DE ARRANCAR EL MOTOR

Realiza las siguientes comprobaciones con el vehículo en punto muerto y el contacto desconectado:

- **Comprueba si hay fugas de aceite, líquidos, suciedad, manchas de óxido y cualquier contacto con objetos extraños** que puedan dañar tu correa de transmisión o el compuesto de goma. Pueden ser visibles en la correa o incrustados en la goma, en las poleas o en las superficies cercanas a la correa de transmisión. También pueden indicar otros problemas que hay que revisar.
- **Comprueba si la correa de transmisión presenta signos de desgaste.** Busca deshilachados en los bordes de la correa, estrías, grietas, puntos resbaladizos o débiles, o goma descascarillada.
- Las gomas que se desgastan de forma irregular, se parten o se desgastan de forma anormal pueden indicar problemas. Si tu correa tiene una grieta, le faltan dientes o le faltan trozos de goma, es hora de sustituirla. Si esto ocurre con frecuencia, **comprueba las diferentes razones por las que suelen fallar las correas** (como se describe más adelante en este artículo).
- **Comprueba visualmente** las poleas y los componentes del motor para ver si hay grietas, fugas de fluido, sangrados de óxido, etc.
- Asegúrate de que la **correa está correctamente alineada en las poleas**. No debe haber esquinas o ángulos incómodos, ya que pueden causar torsiones en la correa.



- Puede que notes que el interior de tu correa tiene dificultades para encajar en la ranura de la polea, aunque tenga el tamaño correcto. Tu correa puede haberse impregnado de aceite o grasa. Esto hará que la goma se hinche. No te conformes con cambiar la correa y limpiar las fugas. **Averigua de dónde proceden las fugas y qué las ha provocado.** Puede haber problemas con algún componente del motor, y éstos pueden estar relacionados con la tensión de la correa.

03. ¿CÓMO SE MANTIENE Y REVISA UNA CORREA DE TRANSMISIÓN?

- Otro problema es el calor excesivo. Este debilitará el material del que está hecha tu correa. **Comprueba si el calor está causado por un problema mecánico.**
- Comprueba que el material del que está hecha tu correa es **adecuado para las condiciones de trabajo** a las que está expuesta.
- ¿Utiliza tu máquina un **tensor de correa**? Un tensor de correa regula la cantidad de tensión que se aplica a la correa, asegurando que se mantenga en las poleas. Si está demasiado floja, la correa puede deslizarse. Si está demasiado tensa, corres el riesgo de dañar los casquillos y la polea, o los cojinetes del eje de los componentes del motor a los que se unen. Un medidor de tensión por muelle o un medidor de tensión sónico electrónico darán los resultados más precisos.



COMPROBACIONES CON EL MOTOR EN MARCHA

Ahora es seguro arrancar el motor y realizar las siguientes comprobaciones:

- **Fíjate si la correa o las poleas chirrían** cuando el motor está en marcha. La causa más común es una mala alineación de las poleas. Sin embargo, también es posible que haya muy poca tensión en la correa o que ésta entre en contacto con un objeto externo por accidente.
- Si oyes un **chirrido**, puede indicar que la correa o la polea están desgastadas.
- También puedes notar un **chirrido o gruñido** cuando el motor alcanza un determinado número de revoluciones. Esto puede indicar un tensor desgastado, que hace que la correa se deslice.
- ¿Hay mucha **vibración**? Esto puede indicar que el tensor y los cojinetes de la polea están desgastados. También puede ser ruidoso.
- ¿Sale humo o vapor del motor? ¿O algún otro **signo de sobrecalentamiento**? Esto puede indicar problemas con la correa de transmisión. Por ejemplo, aunque parezca que funciona, la correa de transmisión puede deslizarse. Como resultado, la bomba de agua puede no estar refrigerando el motor.
- Comprueba que la **luz de la batería en el salpicadero no se enciende** cuando el motor está en marcha. Si la batería no se carga, puede deberse a problemas con la correa de transmisión. Por ejemplo, aunque parezca que funciona, la correa de transmisión puede deslizarse. Como resultado, el alternador puede no cargar la batería.
- ¿Tu máquina o vehículo tiene **dirección asistida o aire acondicionado**? Si no funcionan, puede ser un signo de que la correa de transmisión está demasiado floja y se desliza.
- Comprueba la **tensión de la correa** con una herramienta de tensión. El tensor regula la cantidad de tensión que se aplica a la correa para asegurarse de que se mantiene en las poleas. Si la tensión está floja, la correa puede deslizarse y los componentes del motor pueden no funcionar. Si hay demasiada tensión, la correa tirará con demasiada fuerza de las poleas, arruinando los casquillos e incluso los cojinetes. Si la tensión es incorrecta, asegúrate también de examinar cuidadosamente el tensor de la correa para ver si está desgastado o dañado, y asegúrate de que está correctamente alineado.

Tratamos los problemas y las soluciones en el capítulo 5 de este informe técnico.

04. SUSTITUCIÓN DE UNA CORREA DE TRANSMISIÓN

No es posible reparar una correa desgastada o dañada. Si has encontrado signos de desgaste o daños, lo mejor es sustituir la correa. Una correa puede estar dañada aunque no veas ninguna señal. Puede parecer que está en excelente estado. Pero en el interior, los cordones de tensión pueden estar separados y a punto de fallar. Por eso debes sustituir la correa en los intervalos recomendados por el fabricante, independientemente del estado en que parezca estar la correa.

Sustituir una correa de transmisión no es tan sencillo. En caso de duda, te recomendamos que consultes el manual de usuario del fabricante en cada paso para asegurarte de que tienes la pieza correcta y de que estás haciendo exactamente lo que hay que hacer. Sigue nuestras recomendaciones a continuación para guiarte en el camino.

RECUERDA: la seguridad es siempre lo primero. Utiliza sólo las herramientas correctas, y las piezas que estén respaldadas por el fabricante. Si tienes alguna duda, ponte en contacto con profesionales para que te ayuden.

PASO A PASO: SUSTITUCIÓN DE LA CORREA DE TRANSMISIÓN

01. SEGURIDAD

Asegúrate de que el encendido está desconectado y que el vehículo está en punto muerto, aparcado en una superficie segura y plana. Desconecta la batería quitando el contacto del polo negativo. Utiliza sólo las herramientas correctas y prescritas cuando retires o sustituyas una correa de transmisión. Asegúrate de que el motor está frío al tacto antes de empezar a trabajar en él.

02. AFLOJA LA TENSIÓN Y RETIRA LA CORREA DE TRANSMISIÓN ANTIGUA

Afloja el tensor; esto te permitirá deslizar la correa de transmisión sobre las poleas. Es posible que tu tensor esté accionado por un muelle para mantener la tensión. Si es así, tira hacia atrás del tensor y retira la correa.

03. INSPECCIONA LA TRANSMISIÓN Y LAS POLEAS

Busca grietas, rajaduras, exceso de óxido o hemorragias de óxido, así como cualquier signo de daño o desgaste en las poleas o en los componentes a los que están unidas. Haz girar las poleas con la mano para comprobar que los cojinetes giran suave y libremente. Comprueba que no hay movimiento lateral. Si sospechas que un componente está dañado, suele ser mejor sustituirlo. Las poleas deben estar todas perfectamente alineadas; la correa no debe estar torcida cuando pasa de una polea a la siguiente.

04. INSTALA TU NUEVA CORREA DE TRANSMISIÓN

Comprueba que tu nueva correa no está doblada, torcida o plegada. A continuación, asegúrate de que tienes la correa de transmisión correcta, tal como se especifica en el manual de usuario del fabricante o de acuerdo con las recomendaciones dadas anteriormente en este informe técnico.

También es una práctica habitual comparar tu correa nueva con la antigua. En teoría, deberían ser iguales. Sin embargo, puede que te parezca que la antigua es ligeramente más fina, más larga o más estrecha.

Esto es totalmente comprensible; el cinturón viejo puede haberse estirado o deformado con el tiempo, causando este efecto. Si la nueva correa parece más fina o más larga, comprueba de nuevo que es la correa correcta.

Ten cuidado de no poner la correa nueva en contacto con la suciedad y el polvo, la grasa o el aceite. Dañarán la correa. Instala la correa nueva sobre las poleas. De nuevo, es posible que tengas que mover un tensor con muelle para poder deslizar la correa sobre la parte superior de la polea.

05. SUSTITUYE OTRAS CORREAS DE TRANSMISIÓN

¿Y si tu sistema tiene varias correas de transmisión que salen de la misma polea? Sustituye siempre todas estas correas al mismo tiempo. Sólo así te aseguras de que se mantiene la tensión correcta.

SUSTITUYE TAMBIÉN LA BOMBA DE AGUA

Las bombas de agua se desgastan con el tiempo, al igual que las correas de transmisión. Ahorra tiempo y dinero si sustituyes la bomba de agua cuando cambies la correa de transmisión. Para obtener una descripción más detallada de cómo sustituir la bomba de agua, lee nuestro [informe técnico correspondiente a la bomba de agua](#).

TIP

06. ASEGÚRATE DE QUE LA TENSIÓN DE LA CORREA DE TRANSMISIÓN ES CORRECTA

Si tu máquina tiene un tensor con muelle, debería ajustar la tensión por sí mismo. Si no es así, necesitarás una palanca para llevar el tensor a una posición en la que la correa no esté ni demasiado suelta ni demasiado apretada.

Una vez creas que tienes la tensión correcta, utiliza un medidor de tensión de correa para volver a comprobarlo. Aconsejamos hacer esto incluso si tu máquina utiliza un tensor con muelle. Cuando estés convencido de que la correa de transmisión está correctamente tensada, dale unas cuantas vueltas manualmente.

07. PONER EL MOTOR EN MARCHA

Es el momento de arrancar el motor. ¿Existen sonidos extraños? ¿Vibraciones? ¿Alguna señal de sobrecalentamiento o problemas de funcionamiento? Procura responder enseguida.

08. COMPRUEBA DOS VECES

Recomendamos hacer funcionar las correas recién instaladas. Poner en marcha la transmisión y hacerla funcionar a plena carga, parando periódicamente para comprobar y, si es necesario, volver a tensar, para mantener la correa con la tensión recomendada.

Una vez instalada la correa y cuando haya estado en funcionamiento durante unas 24-48 horas, es importante volver a comprobarlo todo. Busca todos los signos habituales de desgaste y daños, además de comprobar que la tensión sigue siendo correcta. Si una correa de transmisión de repuesto muestra signos de daño o desgaste excesivo poco después de ser sustituida, esto indica que hay problemas que deben ser resueltos.

05. LAS CAUSAS MÁS COMUNES DE LOS FALLOS DE LAS CORREAS DE TRANSMISIÓN Y SUS SOLUCIONES

Una correa de transmisión es una pieza móvil. El desgaste con el tiempo es inevitable. Pero las correas de transmisión suelen sufrir daños por otros motivos. ¿Cuáles son estos problemas? ¿Y cómo se corrigen?

PROBLEMAS CON LAS CORREAS DE TRANSMISIÓN

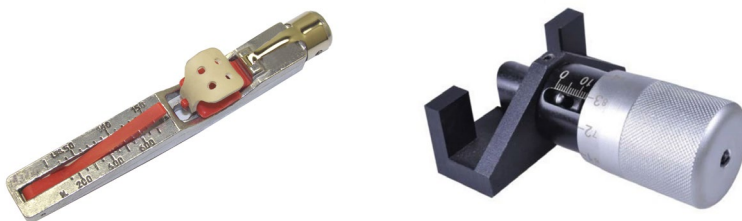
01. TENSIÓN INCORRECTA

Si la tensión de tu correa es correcta, eliminarás aproximadamente el 90% de los problemas que causan el fallo de la correa. Con el motor y el encendido apagados, **comprueba de forma periódica la tensión** de tu correa. Empieza por buscar paredes laterales vidriadas o duras en la correa; indican que la correa está resbalando. También puedes encontrar un gran desgaste en la superficie del tejido de los dientes de la correa.

El rango de tensión correcto para una correa dependerá de los componentes de la transmisión, la carga y la velocidad de la misma. Sigue siempre las recomendaciones del fabricante para calcular los valores correctos de tensión de instalación. Creemos que la tensión ideal para una transmisión por correa en V (trapezoidal) es la **tensión más baja con la que la correa no resbalará en la condición de carga más alta**. En el caso de las correas síncronas, la tensión ideal es la tensión más baja a la que todas las correas están bien asentadas en el piñón de arrastre por el lado flojo.

Comprobar la tensión correcta significa **utilizar las herramientas adecuadas**. Hay medidores de tensión por muelle que miden la tensión de la correa cuando ésta no se mueve. También recomendamos los tensiómetros electrónicos que miden la frecuencia a la que vibra la correa.

- **Tensiómetros mecánicos para correas:**



- **Tensiómetro electrónico para correas:**



02. ALINEACIÓN DEFICIENTE

El desgaste excesivo de los laterales de la correa suele estar causado por una mala alineación. También puedes notar que tu correa parece inestable, o que la sustituyes más a menudo de lo normal. Los dientes dañados de la correa, el estiramiento y el ruido excesivo también pueden indicar una mala alineación.

La alineación debe comprobarse antes y después de tensar la correa. La comprobación inicial ayuda a asegurar que instalas la correa correctamente. La comprobación después de la instalación es aconsejable porque el proceso de tensado puede mover componentes, especialmente si la tensión excesiva los ha dañado.

Utiliza un trozo de metal de bordes rectos, como una regla, o incluso una cuerda tensada, para comprobar la cara de las poleas. No debe haber ningún hueco. Comprueba la inclinación de las propias poleas con un nivel de burbuja.

Comprueba siempre que las poleas, los soportes de las poleas y los ejes no presenten ningún signo de flexión, rotura o daño, incluido el exceso de aceite, grasa, humedad o cualquier cosa que pueda indicar un daño.

03. MANIPULACIÓN

¿Alguna otra causa importante al respecto? La mala manipulación de las propias correas. Nunca dobles, pliegues o retuerzas las correas. Hacerlo daña los cordones de tensión del interior.

Al instalar una correa, **nunca la fuerces** ni la estires en las poleas, ya que es probable que dañes o rompas los cordones de tensión internos o el exterior de la correa. Suelta el tensor o la polea tensora y vuelve a apretarla hasta alcanzar la tensión correcta una vez que la correa se haya deslizado sobre las poleas.

Guarda las correas en un lugar fresco y seco, lejos de la luz solar directa.

04. HERRAJES

Al igual que la correa de transmisión, las poleas, las gavillas, los casquillos y los cojinetes son propensos al desgaste. Lo más habitual es que se acelere por la presencia de partículas extrañas abrasivas, como limaduras de hierro e incluso polvo. Si tus correas de transmisión se desgastan cada vez más rápido, es señal de que las poleas o las roldanas están dañadas. Sustitúyelas si es necesario.

05. FACTORES AMBIENTALES

El material de goma de una correa de transmisión es propenso a dañarse cuando se expone a temperaturas extremadamente altas o bajas, a una humedad elevada o a una luz solar excesiva. Las materias extrañas, desde el polvo y la suciedad hasta los vapores químicos, los lubricantes y los fluidos, también dañan la correa de transmisión. Es importante comprobar que tu máquina funciona en condiciones adecuadas para ella y para tu correa de transmisión.

05. LAS CAUSAS MÁS COMUNES DE LOS FALLOS DE LAS CORREAS DE TRANSMISIÓN Y SUS SOLUCIONES

PROBLEMAS CON LOS COMPONENTES DEL MOTOR

Tu correa de transmisión también afecta a las poleas que hace girar, así como a los componentes que estas poleas accionan. Si no está bien instalada y mantenida, tu correa de transmisión puede causar daños considerables. ¿En qué debes fijarte?

TENSIÓN

Empieza por comprobar la tensión correcta. La prueba de la **regla del pulgar**, en la que se empuja la correa con el pulgar para comprobar que no hay más de uno o dos centímetros de holgura, no es adecuada cuando se trata de ver el potencial de daños. Un medidor de tensión de correas te dará la tranquilidad de saber si tienes la tensión correcta o no.

CASQUILLOS AGRIETADOS

Si tu correa está demasiado tensa, tirará de las poleas, pudiendo dañar los casquillos. Busca fisuras y grietas en los casquillos, especialmente si has registrado una tensión excesiva en la correa. Sustituye los casquillos y las poleas según sea necesario.

RODAMIENTOS DAÑADOS

Una correa demasiado tensa seguirá tirando cuando los casquillos estén dañados. Esto ejerce presión sobre los cojinetes. Con el tiempo, los cojinetes se desgastan. ¿Cómo puedes saber si esto ha ocurrido? Busca fugas de grasa y de líquido cerca de los cojinetes, así como posibles fugas de óxido. Gira también la polea con la mano; si parece que rechina, tendrás que comprobar, sustituir y posiblemente volver a embalar los cojinetes.



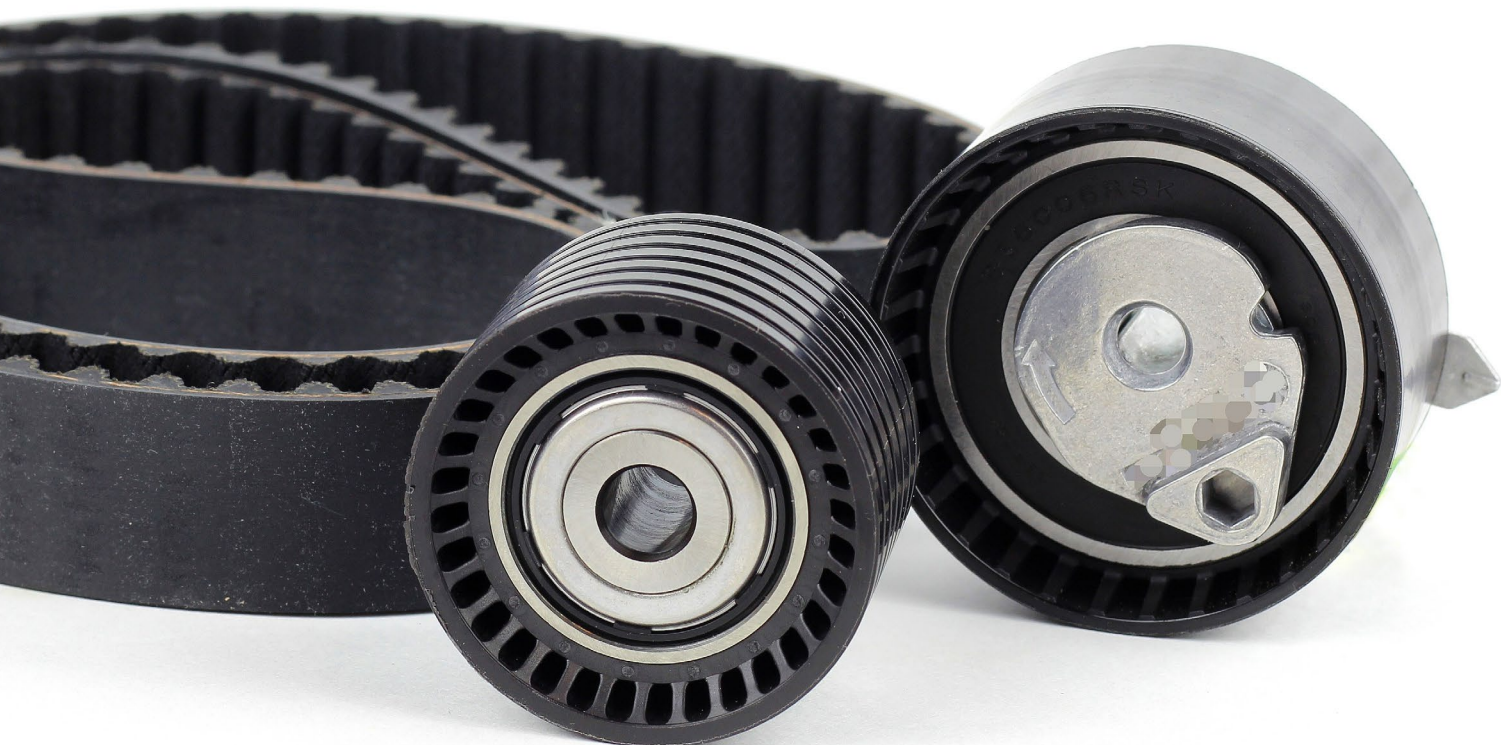
COMPONENTES DEL MOTOR DAÑADOS

El **mejor indicio** de que un componente del motor está **dañado es que no funciona**. La correa de transmisión no es la única razón por la que puede ocurrir esto. Pero hay que tenerlo en cuenta.

Siempre que sustituyas uno de estos componentes del motor, debes cambiar la polea y la correa de transmisión, comprobando que la tensión es correcta. Esto debería solucionar el problema, pero lo mejor es vigilar el asunto después de las sustituciones.

¿Tienes otros problemas con las correas de transmisión? ¿Tienes preguntas sobre las correas de transmisión, su mantenimiento o cómo sustituirlas? **La seguridad es siempre lo primero**. Pide ayuda a los profesionales.

En TVH, nos enorgullecemos de nuestro conocimiento conciso de los recambios de innumerables marcas y modelos de máquinas. Si no estás seguro del recambio que necesita tu máquina, consulta nuestro sitio web, llámanos o envíanos un correo electrónico. Siempre estaremos encantados de ayudarte.



NOTAS

A series of horizontal dotted lines for writing notes.



TVH PARTS NV

Brabantstraat 15 • 8790 Waregem • Belgium
T +32 56 43 42 11 • F +32 56 43 44 88 • info@tvh.com • www.tvh.com