

bredaloret.com



NEW DAMPER



NOWA TECHNOLOGIA RADYKALNIE ZMIENIAJĄCA WYOBRAŻENIE KOŁA PASOWEGO Z TŁUMIKIEM DRGAŃ.

- Różnic pomiędzy tradycyjnymi tłumiącymi kołami pasowymi (Damper) i kołami pasowymi nowej koncepcji (New Damper) jest wiele, każda z nich posiada wysoką wartość techniczną. Różnice te skłoniły wielu ważnych producentów pojazdów samochodowych do zastosowania nowego produktu na rynku aftermarketowym.

TRADYCYJNE KOŁO
PASOWE DAMPER

1



Ogólnie rzecz biorąc, tradycyjne koła pasowe Damper (Rys. 1) są zbudowane ze stalowego rdzenia, sztywno połączonego poprzez gumowy pierścień z wałem korbowym, oddzielającym rdzeń od korpusu zewnętrznego oraz korpusu zewnętrznego, na którym znajdują się przewężenia umożliwiające osadzenie pasów.

KOŁA PASOWE NEW
DAMPER

2



Natomiast koła pasowe «New Damper» składają się z monobloku wykonanego ze stopu stali z gumowymi wkładkami (Rys. 2).

TRADYCYJNE KOŁA PASOWE DAMPER

Tradycyjne koła pasowe charakteryzują się złożoną strukturą, zaprojektowaną w celu prowadzenia pasa pomocniczego, a przede wszystkim w celu ograniczenia drgań i hałasu.

ICH NIEZWYKLE ZŁOŻONY CHARAKTER POWODUJE, ŻE SĄ PODATNE NA RÓŻNE MOŻLIWE PRZYCZYNY NIEPRAWIDŁOWEGO FUNKCJONOWANIA.

PRZYKŁAD - KOŁO PASOWE WAŁU KORBOWEGO BMW

Odn. Oryg. 11237793593 (rys. 3, 4, 5)

WYNIK KOŃCOWY: Zerwanie i całkowite zsuniecie gumowej taśmy.

Oddzielenie metalowych elementów. Wysunięcie pasa z gniazda.

Przesunięcie i nakładanie się metalowych elementów.



• DRGANIA:

Mogą występować w zespole pomocniczych urządzeń napędowych, wynikają z faktu, iż koło pasowe wykazuje poziomy boczny ślizganie gumowej taśmy, powodowane przez przesunięty wtrysk.

• EFEKT CZASU:

Zachowanie fizycznych właściwości gumowej mieszanki jest podporządkowane działaniu czasu.

Proces starzenia gumy powoduje twardnienie mieszanki i poprzeczne pęknięcia stwarzające zagrożenie skruszenia.

• EFEKT REZONANSU:

Rezonans w silnikach diesla znacznie wzrasta (Hdi, Dti, Tdi), przede wszystkim w silnikach o dużej pojemności skokowej (samochody ciężarowe, SUVy, itp.). Ten efekt może być przyczyną awarii lub zerwania koła pasowego, powodowanego przez nadmierne obciążenie w następstwie wzrostu skrętnych drgań silnika.

• EFEKT TEMPERATURY:

Ze względu na temperaturę funkcjonowania silnika oraz jej zmiany, wtryskiwana guma pęka i oddziela się od metalowych elementów.

Oddzielone kawałki gumy mogą naciskać na pas pomocniczy i powodować uszkodzenie pozostałych elementów układu napędowego.

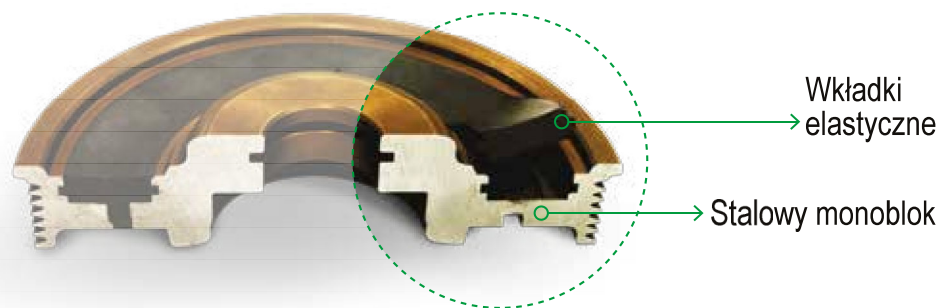
• EFEKT KINETYCZNY:

Impulsy inercyjne silnika powodują zużycie w wyniku siły wytrzymałościowej gumy łączącej metalowe elementy z kołem pasowym. Ten efekt, w zależności od natężenia siły kinetycznej oraz czasu, może powodować przedwczesne uszkodzenie koła pasowego, wyzwalając drgania skrętne wału korbowego.

KOŁA PASOWE NEW DAMPER

● **NOWA TECHNOLOGIA WYKORZYSTYWANA DO PRODUKCJI KÓŁ PASOWYCH «NEW DAMPER» UMOŻLIWIA UZYSKIWANIE KÓŁ PASOWYCH, KTÓRE NIE ULEGAJĄ USZKODZENIU I NIE WYKAZUJĄ PROBLEMÓW ZWIĄZANYCH Z OBECNOŚCIĄ DRGAŃ.**

● **“NEW DAMPER” ZOSTAŁY ZAPROJEKTOWANE ZGODNIE Z PARAMETRAMI PRODUCENTÓW (NP. GRUPA VAG I MERCEDES), WYKORZYSTUJĄCYCH KOŁA PASOWE MONOBLOKOWE Z WKŁADKAMI ELASTYCZNYMI W CELU ZMNIEJSZENIA DRGAŃ I ZHARMONIZOWANIA REZONANSU.**



Koła te wykazują ponadto lepsze właściwości mocy, która może być przekazywana. Umocowanie do wału korbowego z kontrolowaną siłą, symetria zewnętrznego profilu przekazującego obrót na pas poly-v, zwartość stalowej konstrukcji, która nie gubi oddzielnych części - są podstawowymi elementami decydującymi o niezawodności kół pasowych «New Damper» gwarantowanych do 150.000 km okresu użytkowania.

PRODUKCJA Wykorzystywana odlewnia została przetestowana w celu otrzymania stopu stalowego, którego struktura umożliwia uzyskanie odpowiedniej gęstości i elastyczności, poprzez wypracowanie materiału elastycznego i porowatego, niezależnie od zastosowania projektowego. Proces mechanizacji jest w pełni zrobotyzowany, co umożliwia w ten sposób uzyskanie wysokiego stopnia zdolności produkcyjnej, natomiast w procesie wtryskiwania gumy (580-890 bar) wykorzystywany jest polimer termoplastyczny oraz guma EPDM, stosowane przez największych producentów. Guma jest nadzwyczaj odporna w temperaturach roboczych, które mogą osiągać wartość 210°C.

WYWAŻANIE Dzięki wsparciu działu inżynierii wielu różnych prestiżowych producentów pojazdów samochodowych, dopracowaliśmy skuteczny proces wyważania: z pomocą zrobotyzowanej maszyny cyfrowej możliwe jest automatyczne kalibrowanie każdego elementu, osiągając jako cel dynamiczną równowagę rzędu 0,1gr/cm. Dodatkowo, ten rodzaj kontroli wykrywa drgania wynikające z możliwego braku wyważenia, korygując je w razie konieczności w wyniku automatycznego procesu, który powoduje ich doprowadzenie do zakresu parametrów, wymaganych w specyfikacjach głównej instalacji. Skuteczność tego procesu umożliwia zapobieganie problemom natury mechanicznej podczas stosowania kół pasowych.

ZESTAWY Do badań procesowych włączono również alternator, jako komponent dodatkowego systemu uruchamiającego, charakteryzującego się większym momentem bezwładności. Aby uwolnić system pomocniczy od nieregularnych obrotów wału korbowego, rozwinęliśmy dla każdego zastosowania koła pasowego wału korbowego, który tego wymaga, odpowiednie swobodne koło pasowe alternatora, które składa się na zestaw przekazujący moc obrotu systemowi pomocniczego, gwarantując jednocześnie brak hałasu i drgań. Zestawy są dostarczane wraz ze wskazówkami dotyczącymi ich zastosowania, które zawierają instrukcje montażu lub szczegółowy opis modeli, w których są stosowane.



**ZESTAW KOŁA PASOWEGO NEW DAMPER
+ KOŁO PASOWE ALTERNATORA
+ INSTRUKCJE**

Wszystkie artykuły pochodzące z naszej gamy przyczyniają się do rozpowszechniania bazy danych TecDoc, z której pochodzi bezpośrednio wiele najbardziej znanych systemów wyszukiwania kodów oraz e-commerce całej sieci dystrybucyjnej aftermarketowej.

