



Versión no oficial, todavía sin autorización de Gates para publicación.

# Guía de mantenimiento de las correas industriales



# GUÍA DE MANTENIMIENTO DE LAS CORREAS INDUSTRIALES TEXROPE®



TEXROPE®

Todos los usuarios de productos TEXROPE® pueden beneficiarse del conocimiento y del soporte del conjunto de nuestros equipos técnicos. Para ayudarle a mantener sus transmisiones y a solucionar problemas, TEXROPE® ha elaborado esta guía de mantenimiento de las correas industriales.

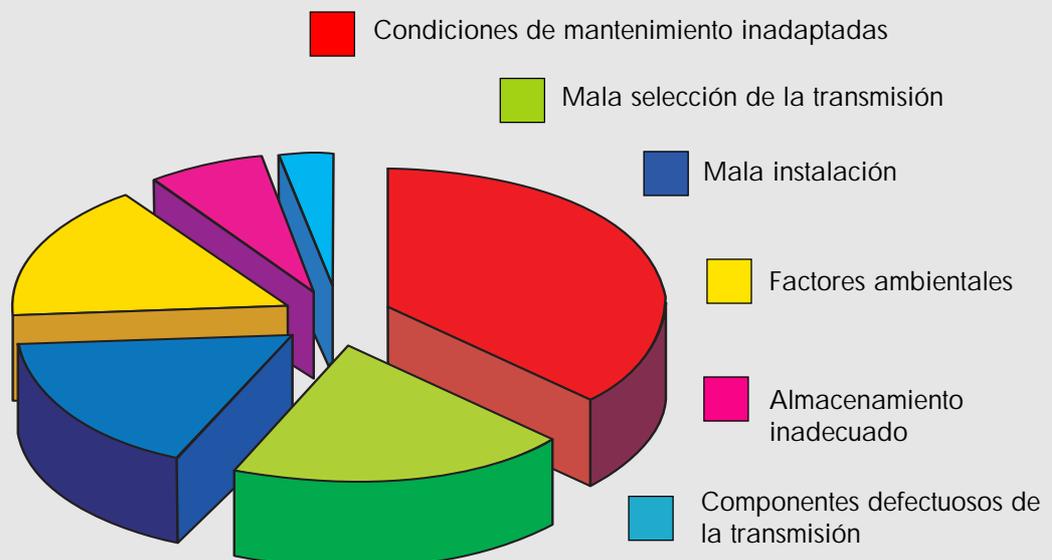
## ¿POR QUÉ UN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO?

Frente a los problemas constantes de lubricación de las transmisiones de cadena, a las dificultades mecánicas y a los elevados costes de las transmisiones de engranaje, las correas ofrecen una solución para la transmisión de potencia de una excelente relación calidad/precio y de una fiabilidad excepcional.

Esta fiabilidad dependerá directamente del mantenimiento adecuado de sus correas y sus transmisiones. Todas las correas TEXROPE® están diseñadas para ofrecer una larga duración. Un programa de mantenimiento regular asegurará un funcionamiento sin problemas de sus correas y transmisiones.

Esta guía le ayudará a instalar y mantener las correas industriales TEXROPE® - ya se trate de correas trapezoidales, de correas acanaladas o de correas sincronas. La duración de sus transmisiones depende en gran parte de la instalación correcta y del mantenimiento adecuado de las correas. Los tiempos muertos y los paros de máquina se reducirán considerablemente.

## FACTORES DE FALLO



# ÍNDICE

## I. Condiciones de trabajo seguras

1. Siempre desconecte las máquinas ..... 2
2. Posición de los componentes de transmisión ..... 2
3. Ropa adecuada ..... 2
4. Accesibilidad de la transmisión ..... 2
5. Protección apropiada ..... 2
6. Prueba ..... 2

## II. Inspecciones de rutina

1. Inspección rápida de la transmisión ..... 3
2. Cuándo efectuar el mantenimiento preventivo ..... 3

## III. Inspecciones profundas

1. Control de la protección ..... 4
2. Control de la correa ..... 4
3. Inspección de las poleas ..... 4
4. Control de los otros componentes de la transmisión ..... 4
5. Verificación de la tensión ..... 4
6. Alineación de las poleas ..... 6
7. Almacenamiento de correas ..... 7

## IV. Identificación de los productos industriales

1. Correas trapezoidales y acanaladas ..... 8
2. Correas sincronas ..... 11
3. Acoplamiento elásticos ..... 13

## V. Guía de mantenimiento

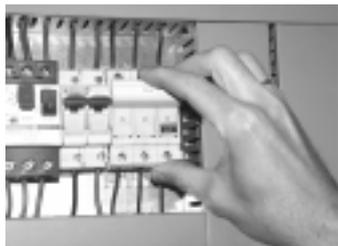
1. Fallo prematuro de la correa ..... 14
2. Desgaste anormal de la correa ..... 14
3. Las correas se giran o se salen de las ranuras ..... 15
4. Estiramiento sobrepasando el ajuste permitido ..... 16
5. Ruido ..... 16
6. Vibraciones inhabituales ..... 16
7. Problemas en las transmisiones múltiples (unidas) ..... 17
8. Problemas con las poleas ..... 17
9. Problemas con los otros componentes ..... 18
10. Rodamientos sobrecalentados ..... 18
11. Problemas de rendimiento ..... 18
12. Problemas con las correas sincronas ..... 18
13. Problemas con las poleas dentadas ..... 20
14. Problemas de rendimiento en las transmisiones sincronas ..... 21

# I. CONDICIONES DE TRABAJO SEGURAS

Es indispensable mantener condiciones de trabajo seguras alrededor de sus transmisiones. Esto facilitará el mantenimiento y mejorará la seguridad del operador.

## 1. Siempre desconecte las máquinas

- Siempre desconecte las máquinas antes de empezar el mantenimiento – aunque sea brevemente.
- Impida el acceso al panel de control y ponga un panel



- “Fuera de servicio por mantenimiento. No utilizar la máquina.”
- Saque los fusibles de ser posible.
- Nunca toque una máquina en marcha.

## 2. Posición de los componentes de la transmisión

- Coloque todos los componentes de la transmisión en una posición segura (punto muerto).
- Bloquee los volantes, contrapesos, engranajes y embragues para evitar movimientos accidentales.



- Siempre siga las recomendaciones del fabricante para garantizar un mantenimiento seguro.

## 3. Ropa apropiada

- Nunca lleve ropa voluminosa o suelta como corbatas, mangas sueltas o delantales de laboratorio.
- Utilice guantes para inspeccionar las poleas para no cortarse con los bordes desgastados.



## 4. Accesibilidad de la transmisión

- Evite cubrir u obstruir la transmisión.
- Asegúrese de que el suelo esté limpio – sin aceite ni desperdicios.

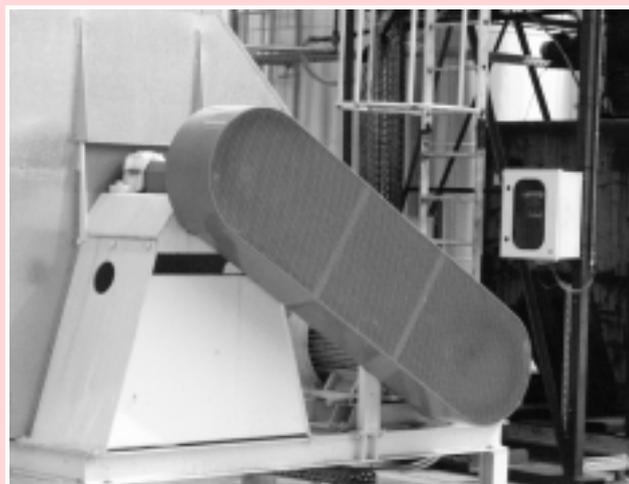
## 5. Protección apropiada

- Proteja la transmisión completamente y no parcialmente.
- Asegúrese de que la protección esté bien diseñada para garantizar su seguridad y para facilitar el mantenimiento.

## 6. Prueba

- Después del mantenimiento, siempre someta la transmisión a una prueba para asegurarse de su buen funcionamiento.
- Verifique y ajuste de ser necesario.

**Una protección adecuada tiene las siguientes características:**



- abarca toda la transmisión;
- posee rejillas o tomas de aire para una buena ventilación;
- posee tomas de aire suficientemente pequeñas para evitar que los dedos sean agarrados por la transmisión;
- tiene un paro automático de emergencia que desconecta la máquina al retirar la protección;
- tiene puertas o paneles para una inspección accesible;
- se puede reemplazar fácilmente si está dañada;
- es necesario proteger la transmisión contra la intemperie, la suciedad y los daños.

## II. INSPECCIONES DE RUTINA

Existen dos tipos de mantenimiento: por una parte, las inspecciones periódicas, bastante breves, y por otra parte, las verificaciones profundas con paro prolongado de la transmisión. Este capítulo ofrece algunas recomendaciones para efectuar una inspección “de rutina”.

### 1. Inspección rápida de la transmisión

- Inspeccione sus transmisiones durante cada revisión.
- Observe la transmisión protegida en marcha y detecte cualquier ruido o vibración inhabitual. Una transmisión bien diseñada y bien mantenida funcionará de manera flexible y silenciosa.
- Inspeccione la protección para ver si está floja o dañada.
- Quite toda suciedad. Si las tomas de ventilación se han obstruido, la transmisión se puede calentar. A partir de 60°C, un aumento de la temperatura de 10°C acortará la duración de las correas trapezoidales a la mitad.
- Elimine las fugas de aceite o de grasa. Es posible que los rodamientos estén demasiado lubricados. El aceite y la grasa afectan a los componentes de la correa, provocando un hinchado que reducirá su rendimiento.
- Controle si los puntos de fijación del motor estén bien sujetos.



- Verifique si las guías de ajuste o los rieles están limpios y ligeramente lubricados.

### 2. Cuándo efectuar el mantenimiento preventivo

#### Transmisiones críticas

Es necesario efectuar una inspección visual y auditiva cada una o dos semanas.

#### Transmisiones normales

La mayoría de las transmisiones necesita una inspección visual y auditiva una vez al mes.

#### Inspección completa

Cada tres o seis meses se puede detener totalmente el funcionamiento de la transmisión para realizar una completa inspección de las correas, poleas (dentadas) y otros componentes de la transmisión.

Bien entendido, su experiencia personal es el mejor guía en cuanto a la necesidad de verificar sus transmisiones. Los siguientes factores determinarán la frecuencia de las inspecciones:

- la velocidad de la transmisión;
- el ciclo de funcionamiento de la transmisión;
- el carácter crítico del equipo;
- las variaciones de la temperatura ambiente;
- los factores externos;
- la accesibilidad de la transmisión.

### III. INSPECCIONES PROFUNDAS

Las transmisiones por correas se deben controlar regularmente de manera profunda. La lista siguiente le ayudará a efectuar un mantenimiento eficaz, seguro y relativamente fácil.

#### 1. Control de la protección

- Retire la protección y verifique si hay daños.
- Controle si hay indicios de desgaste o de roce con los componentes de la transmisión.
- Limpie la protección de ser necesario.

#### 2. Control de la correa

- Marque la correa y gire la transmisión.
- Inspeccione la correa en toda su longitud y busque grietas, lugares brillantes, cortes u otros indicios de desgaste inhabitual.
- Verifique la temperatura de la correa.



#### 3. Inspección de las poleas

- Inspeccione si hay indicios de desgaste o de daños en las poleas.
- Para las transmisiones por correas síncronas, verifique el diámetro exterior de la polea en toda su anchura con el fin de asegurarse de que sea conforme a nuestras tolerancias.
- Controle la alineación de las poleas.

#### 4. Control de los otros componentes de la transmisión

- Es aconsejable revisar la alineación y la lubricación de los rodamientos.
- Apriete los puntos de fijación del motor de manera correcta.

#### 5. Verificación de la tensión

Una tensión inadaptada – demasiado baja o demasiado elevada – puede causar dificultades. Si la tensión es insuficiente, la correa trapezoidal patina y la correa síncrona salta de los dientes. Aunque muchos mecánicos con experiencia examinen la tensión de la correa con su pulgar, TEXROPE® recomienda utilizar sus tensímetros, que permiten una medida de tensión simple y fiable.

El procedimiento general para medir la tensión de una correa es el siguiente:

- A. Mida, en el centro del ramal (t), la fuerza de deflexión necesaria para obtener una flecha de 2 mm por cada 100 mm de longitud del ramal a partir de la posición normal de la correa.
- B. Si la fuerza de deflexión medida es inferior a la fuerza mínima recomendada, las correas se deben volver a tensar.
- C. Las nuevas correas se deben tensar hasta que la fuerza de deflexión esté lo más cerca posible de la fuerza de deflexión máxima recomendada.
- D. Para facilitar la medida de la tensión, TEXROPE® ha elaborado diferentes tipos de tensímetros.

#### Tensímetro tradicional

Los tensímetros clásicos TEXROPE® miden la fuerza de deflexión. El tensímetro simple puede medir la fuerza hasta ±120 N. El instrumento contiene un muelle calibrado equipado con una escala para medir la deflexión y otra para medir la fuerza aplicada.

Proceda de la manera siguiente:

1. Mida la longitud del ramal (t).
2. Posicione el anillo inferior según la flecha que ha calculado. Ponga el anillo superior en la posición cero de la escala de fuerza de deflexión.
3. Ponga el tensímetro perpendicularmente y en el centro del ramal. Ejerza una presión en el instrumento con el fin de curvar la correa del valor indicado por el anillo inferior. Una regla, colocada en las dos poleas, permitirá una lectura más precisa.
4. El anillo superior se desliza ahora hacia arriba de la escala e indica la fuerza de deflexión. Puede leer la fuerza de deflexión en el borde inferior del anillo. Se debe comparar este valor con las fuerzas de deflexión mínimas y máximas calculadas según las siguientes fórmulas:

**Para las correas síncronas:**

Fuerza de deflexión mínima

$$F = \frac{P \times 25}{v} \text{ (N)}$$

Fuerza de deflexión máxima

$$F = \frac{P \times 60}{v} \text{ (N)}$$

Deflexión = longitud del ramal/50



**Para las correas trapezoidales:**

Fuerza de deflexión mínima

$$F = \frac{T_s}{25} \text{ (N)}$$

Fuerza de deflexión máxima

$$F = \frac{1,5 \times T_s}{25} \text{ (N)}$$

Donde:

P = Potencia del motor en kW

v = Velocidad lineal de la correa en m/s

T<sub>s</sub> = Tensión estática por ramal en N  
(véase en el manual de diseño E/80002)

Deflexión = longitud del ramal/100

**Tensímetro sónico**



El tensímetro sónico analiza las ondas sonoras producidas por las vibraciones de una correa. Una correa vibra a una cierta frecuencia, determinada por su tensión, su peso y la longitud del ramal. El tensímetro mide esta frecuencia y la convierte en un valor de tensión.

Este tensímetro compacto cabe en la palma de la mano. Funcionando a pilas o a la red eléctrica (para el 305FD se incluye el adaptador), se suministra con dos tipos de sensores (flexible y de cable), fáciles de instalar según las necesidades.

1. Teclee la masa por unidad de longitud del ramal (véase más abajo), la anchura y la longitud del ramal. Estos datos permanecen en la memoria del tensímetro.
2. Coloque el pequeño sensor cerca del ramal y toque la correa ligeramente para que vibre.
3. Apriete el botón "Measure". El ordenador calcula la tensión por medio de las variaciones de las presiones sonoras producidas por la correa. El valor de tensión aparece en Newtons. También es posible obtener los resultados en Hz.

**Utilice la siguiente fórmula para la conversión en Hz**

$$f^2 = (T \times 10^9) / (4 \times S \times M \times W)$$

Donde:

T = tensión del ramal de la correa

S = longitud del ramal a medir (mm)

M = peso/unidad de la correa (g/m/mm)

f = frecuencia natural de la correa (Hz)

W = anchura de la correa (mm)

Contacte con su representante **TEXROPE®** para informaciones más detalladas sobre la compatibilidad del tensímetro sónico con las diferentes gamas de correas.

**Advertencia**

**El tensímetro sónico de TEXROPE® no se puede utilizar en lugares con riesgo de explosión.**

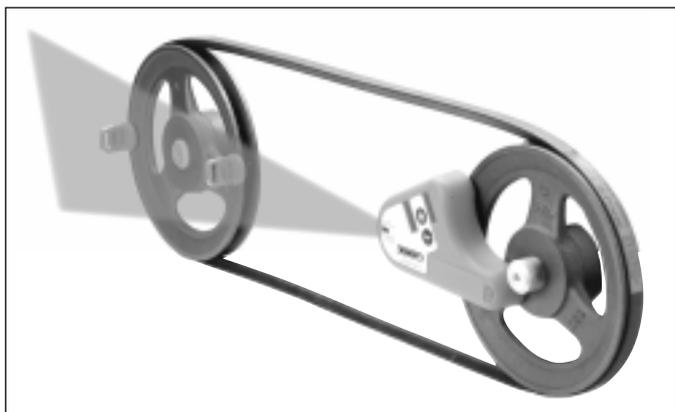
**Masa por unidad (g/m) de las correas TEXROPE®**

<b>S 84</b>	<b>Z</b> 64	<b>A</b> 108	<b>B</b> 188	<b>C</b> 310	<b>D</b> 590	<b>E</b> 900	<b>25</b> 420
<b>VP 2</b>	<b>SPZ</b> 68	<b>SPA</b> 120	<b>SPB</b> 194	<b>SPC</b> 375	<b>19</b> 270		
<b>HFX</b>	<b>XPZ</b> 69	<b>XPA</b> 123	<b>XPB</b> 195	<b>XPC</b> 334			
<b>VSX</b>	<b>H</b> 5,9	<b>J</b> 8,4	<b>K</b> 20	<b>L</b> 30,9	<b>M</b> 124,1		
<b>SPEEDFLEX®</b>	<b>TIPO I</b> 240	<b>TIPO II</b> 270	<b>TIPO III</b> 400				
<b>STB</b>	<b>XL</b> 2,4	<b>L</b> 3,2	<b>H</b> 3,9	<b>XH</b> 11,3			
<b>HTD®150</b>	<b>8M</b> 5,5	<b>14M</b> 9,6					
<b>DF</b>	<b>STB XL</b> 1,9	<b>STB L</b> 3,2	<b>STB H</b> 4,6	<b>HTD® 8M</b> 7,2	<b>HTD® 14M</b> 12,3		

## 6. Alineación de las poleas

Una mala alineación de las poleas puede provocar ruido, desgaste de poleas, correas y rodamientos, vibraciones y finalmente... los paros de máquina. Esto puede evitarse utilizando el instrumento de alineación de las poleas TEXROPE® ATX.

### Instrumento de alineación de las poleas TEXROPE® ATX

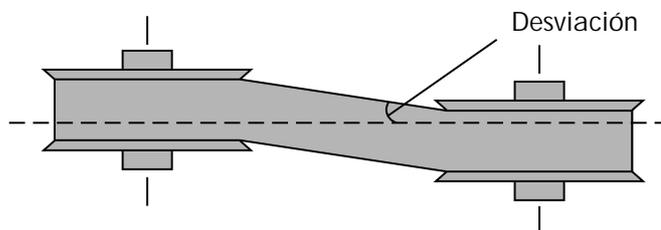


Este útil se instala en unos segundos y el rayo láser proyectado sobre los receptores le permite determinar y corregir la alineación de manera rápida. El TEXROPE® ATX identifica la alineación paralela y angular y se puede utilizar para poleas de diámetro superior a 60 mm. El instrumento es tan ligero que se puede montar en poleas no magnéticas utilizando cinta adhesiva y se puede utilizar en máquinas instaladas horizontal o verticalmente.

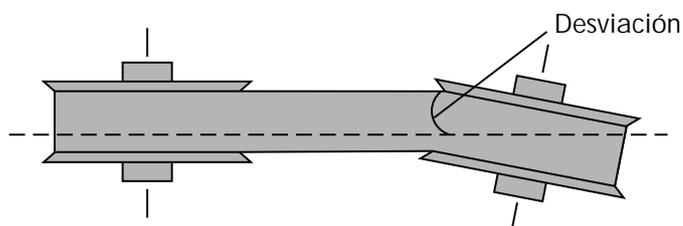
### Revisión de las tolerancias de alineación

Como regla general, la desviación entre poleas en sistemas de transmisión de correas trapezoidales debe ser menor de  $1/2^\circ$  o 5 mm por 500 mm de distancia entre centros. Debe mantenerse la alineación para las correas VSX y síncronas dentro de  $1/4^\circ$  o 2,5 mm por 500 mm de distancia entre centros.

### Desalineación paralela



### Desalineación angular



## 7. Almacenamiento de correas

Almacene sus correas de manera adecuada para evitar que se deterioren. Un almacenamiento descuidado puede afectar negativamente al rendimiento y las dimensiones de sus correas.

### 7.1 Consejos generales

Guarde sus correas fuera del alcance de luz directa en un lugar seco y bien aireado. Si las correas se apilan en estantes o en cajas, procure no hacer pilas demasiado grandes para evitar que las correas de abajo se deformen. Almacenadas en contenedores, la altura del contenedor no puede ser demasiado elevada.

Tenga cuidado:

- No almacene sus correas en el suelo, donde están expuestas al agua y otros líquidos. En el suelo también pueden ser dañadas por manipulación accidental.
- Evite las ventanas (exposición al sol y la humedad).
- Nunca almacene sus correas cerca de radiadores u otras fuentes de calor.
- Aleje sus correas de transformadores, motores eléctricos u otros aparatos eléctricos capaces de producir ozono.
- Evite la presencia de disolventes u otros productos químicos en la atmósfera.
- Las curvas de las correas enrolladas no pueden ser inferiores ni al diámetro de polea mínimo recomendado (para curvas normales) ni a 1,2 veces el diámetro mínimo recomendado (para curvas en el dorso).

### 7.2 Métodos de almacenamiento

#### 7.2.1 Correas trapezoidales

A menudo se utilizan clavijas para colgar correas trapezoidales. Para las correas de gran longitud es aconsejable utilizar soportes de una anchura superior al diámetro mínimo de curvatura de la correa, o clavijas en forma de medialuna. Así evita que las correas se deformen bajo su propio peso. También puede enrollar las correas largas, lo que permite un almacenamiento fácil y sin riesgo de deformación.

#### 7.2.2 Correas unidas y correas acanaladas

Las correas acanaladas y unidas también se pueden almacenar utilizando clavijas o soportes bastante anchos para prevenir deformaciones. Generalmente estas correas de longitudes hasta cerca de 3000 mm se entregan enrolladas. Es necesario almacenarlas en una posición natural – sobre todo cuando se trata de correas unidas – y enrollarlas solamente para transportarlas.

#### 7.2.3 Correas sincronas

Las correas sincronas se pueden guardar anidadas colocando unas correas dentro de otras sin forzarlas excesivamente. Si están bien sujetos, estos grupos pueden apilarse sobre una superficie plana, sin riesgo de deformaciones.

Muchas veces las correas de una longitud superior a 3000 mm son enrolladas y atadas para el transporte. No hay que desatar y desenrollarlas para almacenarlas. Sin embargo, evite radios de curvatura demasiado pequeños, insertando rodillos de cartón entre las correas.

#### 7.2.4 Correas de variador

Es el tipo de correa más susceptible de deformarse. Se desaconseja absolutamente colgarlas en clavijas o soportes. Almacénelas en un estante. Generalmente las correas para variadores se transportan en manguitos. Hay que almacenarlas en un estante, siempre en el manguito. Cuando las reciba enrolladas, desátelas y almacénelas en posición natural.

### 7.3 Efectos del almacenamiento

La calidad y las características de una correa pueden mantenerse sin cambios significativos durante unos 8 años, siempre que se conserven a una temperatura ambiente entre 5°C y 30°C, una humedad relativa inferior al 70%, y sin exposición directa a rayos solares.

Si la temperatura ambiente sobrepasa las 30°C, la duración del almacenamiento se reducirá, y el rendimiento de la correa podría verse afectado. Evite que las temperaturas ambientales sobrepasen las 46°C.

Una alta humedad del aire puede provocar el enmohecimiento de una correa almacenada. Aunque esto no daña severamente la correa, hay que evitarlo.

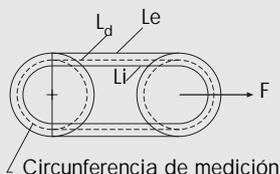
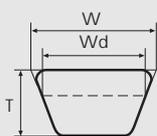
Algunas máquinas equipadas con correas se guardan o no se utilizan durante un largo período (seis meses o más). Se recomienda relajar la tensión de las correas. La máquina se almacenará respetando las condiciones de almacenamiento descritas. Si esto resulta imposible, es preferible quitar las correas y almacenarlas separadamente.



# IV. IDENTIFICACIÓN DE LOS PRODUCTOS INDUSTRIALES

## 1. Correas trapezoidales y acanaladas

### TEXROPE® S 84

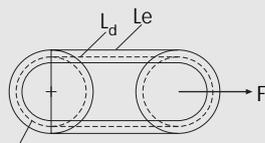
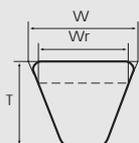


Circunferencia de medición

$L_d$  = longitud de referencia  
 $Le$  = longitud exterior  
 $Li$  = longitud interior

	Z	A	B	C	D	E	25
Sección nominal W x T (mm)	10 x 6	13 x 8	17 x 11	22 x 14	32 x 19	38 x 25	25 x 16
Anchura de referencia Wd (mm)	8,50	11	14	19	27	32	21
Masa lineal (g/m)	64	108	188	310	590	900	420
Diámetro mínimo de enrollamiento (mm)	63	71	112	170	300	450	224
$Le - L_d$ (mm)	15	16	22	34	51	66	35
$L_d - Li$ (mm)	22	30	43	52	75	82	61

### TEXROPE® VP 2

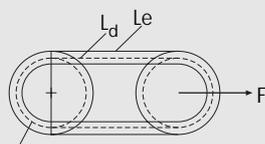
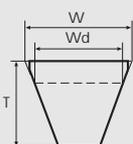


Circunferencia de medición

$L_d$  = longitud de referencia  
 $Le$  = longitud exterior

	SPZ	SPA	SPB	SPC	19
Sección nominal W x T (mm)	9,7 x 8	12,7 x 10	16,3 x 13	22 x 18	18,6 x 15
Anchura de referencia Wd (mm)	8,50	11	14	19	16
Masa lineal (g/m)	68	120	194	375	270
Diámetro mínimo de enrollamiento (mm)	71	90	140	200	180
$Le - L_d$ (mm)	13	18	22	30	25

### TEXROPE® HFX

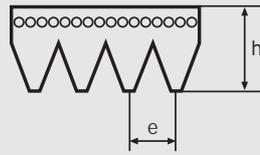


Circunferencia de medición

$L_d$  = longitud de referencia  
 $Le$  = longitud exterior

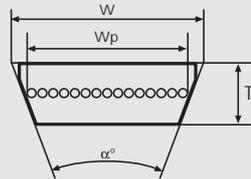
	XPZ	XPA	XPB	XPC
Sección nominal W x T (mm)	10 x 8	13 x 10	16,3 x 13	23 x 18
Anchura de referencia Wd (mm)	8,5	11	14	19
Masa lineal (g/m)	69	123	195	334
Diámetro mínimo de enrollamiento (mm)	50	63	90	140
$Le - L_d$ (mm)	13	18	22	30

## TEXROPE® VSX



	H	J	K	L	M
Distancia entre centros e (mm)	1,60	2,34	3,56	4,70	9,40
Altura h (mm)	3,0	3,5	6,0	9,5	16,5
Masa lineal por diente (g/m)	5,9	8,4	20	30,9	124,1
Diámetro mínimo de enrollamiento (mm)	13	20	40	75	180
Diámetro mínimo de contraflexión (mm)	32	45	70	140	300

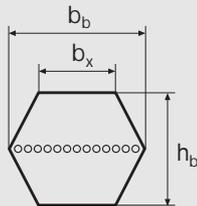
## TEXROPE® VRX



### Geometría de las secciones

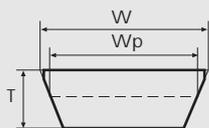
<b>Secciones ISO 1604</b>	<b>W 16</b>	<b>W 20</b>	<b>W 25</b>	<b>W 31,5</b>	<b>W 40</b>	<b>W 50</b>
Sección nominal W x T (mm)	17 x 6	21 x 7	26 x 8	33 x 10	42 x 13	52 x 16
Anchura primitiva Wp (mm)	16	20	25	31,5	40	50
<b>Secciones ISO 1604</b>	<b>W 63</b>	<b>W 80</b>	<b>W 100</b>			
Sección nominal W x T (mm)	65 x 20	83 x 26	104 x 32			
Anchura primitiva Wp (mm)	63	80	100			
<b>Secciones "VNN", W x T (mm)</b>	<b>13 x 6</b>	<b>22 x 8</b>	<b>28 x 8</b>	<b>37 x 10</b>	<b>47 x 13</b>	<b>55 x 16</b>
Ángulo α°	26	26	26	28	28	28

## TEXROPE® HEXAGO



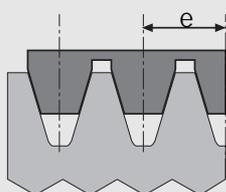
	HBB	HCC
bb (mm)	17	23
bx (mm)	11,8	16,8
hb (mm)	13,5	17,5

## TEXROPE® LM



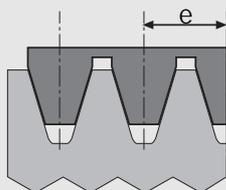
	LM 10	LM 13	LM 16
Sección nominal W x T (mm)	10 x 5	13 x 6	16 x 7
Anchura primitiva Wp (mm)	8	11	14
Diámetro mínimo de enrollamiento (mm)	50	63	90

## TEXROPE® MULTI 84



	HA	HB	HC
Núcleo	A	B	C
Poleas para correas	Emparejadas	Emparejadas/Unitarias	Emparejadas/Unitarias
Norma poleas	ASAE S 211.5	ASAE S 211.5	ASAE S 211.5
Separación de las gargantas e (mm)	15,9	19,05	25,4
Le - L <sub>d</sub> (mm)	16	22	34

## TEXROPE® MULTI VP 2



	15 J	SPB
Núcleo	SPB	SPB
Poleas para correas	Emparejadas	Unitarias
Norma poleas	ISO 5290	ISO 4183
Separación de las gargantas e (mm)	17,5	19,0
Le - L <sub>d</sub> (mm)	22	22

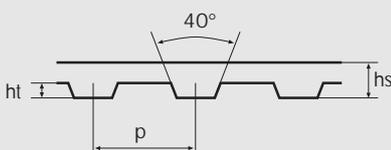
## TEXROPE® SPEEDFLEX®



	TYPE I	TYPE II	TYPE III
Espesor aproximado e (mm)	1,9	2,2	3
Masa lineal (g/m) para 10 cm de anchura	240	270	400
Gama de anchuras (mm)	15 hasta 600	15 hasta 600	300 hasta 600
Diámetro mínimo de enrollamiento recomendado (mm)	25	50	100

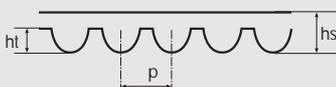
## 2. Correas síncronas

### TEXROPE® STB



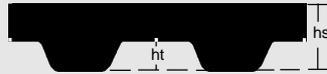
	XL	L	H	XH
Paso p (mm)	5,080	9,525	12,700	22,225
Altura del diente ht (mm)	1,27	1,91	2,29	6,35
Altura nominal hs (mm)	2,3	3,5	4,0	11,4
Masa lineal (g/m) para 1 mm de anchura	2,4	3,2	3,9	11,3
Diámetro mínimo de enrollamiento en número de dientes	10	10	14	18
Diámetro primitivo mínimo (mm)	16,17	30,32	56,6	127,34

### TEXROPE® HTD® 150



	8M	14M
Paso p (mm)	8	14
Altura del diente ht (mm)	3,4	6,0
Altura nominal hs (mm)	5,6	10,0
Masa lineal (g/m) para 1 mm de anchura	5,5	9,6
Diámetro mínimo de enrollamiento en número de dientes	22	28
Diámetro primitivo mínimo (mm)	56,02	124,78

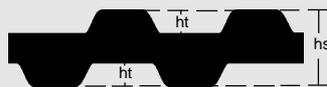
# SynchroPower®



	<b>T2.5</b>	<b>T5</b>	<b>T10</b>
Paso p (mm)	2,5	5,0	10,0
Altura del diente ht (mm)	0,7	1,2	2,5
Altura nominal hs (mm)	1,3	2,2	4,5
Diámetro mínimo de enrollamiento en número de dientes	10	10	12
Diámetro primitivo mínimo (mm)	7,95	15,91	38,19

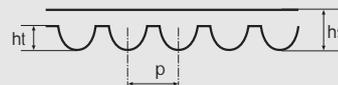
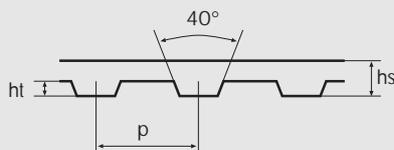


	<b>AT5</b>	<b>AT10</b>
Paso p (mm)	5,0	10,0
Altura del diente ht (mm)	1,2	2,5
Altura nominal hs (mm)	2,7	5,0
Diámetro mínimo de enrollamiento en número de dientes	12	12
Diámetro primitivo mínimo (mm)	19,09	38,19



	<b>DL-T5</b>	<b>DL-T10</b>
Paso p (mm)	5,0	10,0
Altura del diente ht (mm)	1,2	2,5
Altura nominal hs (mm)	3,4	7,0
Diámetro mínimo de enrollamiento en número de dientes	10	12
Diámetro primitivo mínimo (mm)	15,91	38,19

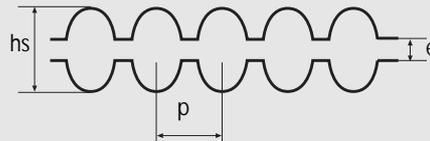
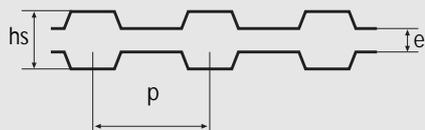
# TEXROPE® LL



	<b>XL</b>	<b>L</b>	<b>H</b>	<b>XH</b>
Paso p (mm)	5,080	9,525	12,700	22,225
Altura del diente ht (mm)	1,27	1,91	2,29	6,35
Altura nominal hs (mm)	2,3	3,5	4,0	11,4
Masa lineal (g/m) para 1 mm de anchura	2,4	3,2	3,9	11,3
Diámetro mínimo de enrollamiento en número de dientes	10	10	14	18
Diámetro primitivo mínimo (mm)	16,17	30,32	56,6	127,34

	<b>8M</b>	<b>14M</b>
Paso p (mm)	8	14
Altura del diente ht (mm)	3,4	6,0
Altura nominal hs (mm)	5,6	10,0
Masa lineal (g/m) para 1 mm de anchura	5,5	9,6
Diámetro mínimo de enrollamiento en número de dientes	22	28
Diámetro primitivo mínimo (mm)	56,02	124,78

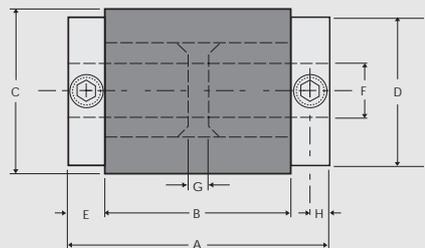
## TEXROPE® DF



	Perfil STB			Perfil HTD®	
	XL	L	H	8M	14M
Paso p (mm)	5,08	9,53	12,7	8	14
Altura nominal hs (mm)	3,0	4,5	5,8	8,3	14,9
Espesor entre los dientes e (mm)	0,5	0,8	1,4	1,4	2,8
Masa lineal (g/m) para 1 mm de anchura	1,9	3,2	4,6	7,2	12,3

## 3. Acoplamientos elásticos

### TEXROPE® CFX



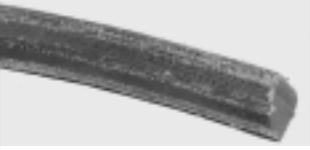
Ref.	Acoplamiento completo		Mangón de caucho		Moyu				
	A	B	C	D	E	F taladrado mín.	F taladrado máx.	G	H
	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
CFX 11	24,5	13,3	18,5	18,0	5,6	4,0	9,0	1,0	2,8
CFX 21	56,0	40,0	29,0	30,0	8,0	8,0	15,0	2,0	4,0
CFX 33	58,7	39,7	38,1	36,5	9,5	9,5	15,9	1,6	4,8
CFX 43	58,7	39,7	44,5	41,3	9,5	9,5	22,2	1,6	4,8
CFX 56	61,9	39,7	58,7	52,4	11,1	14,0	30,2	1,6	5,6
CFX 66	69,1	40,5	74,6	69,9	14,3	14,0	35,0	2,4	7,1
CFX 76	87,4	54,0	88,9	82,6	16,7	12,7	41,3	3,2	8,7
CFX 86	87,4	54,0	103,2	95,3	16,7	12,7	47,6	3,2	8,7

Nota: Los moyus se suministran con taladrado mínimo y tornillo de ajuste.

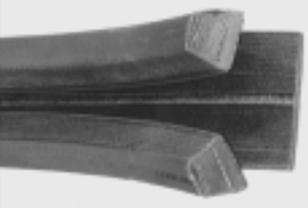
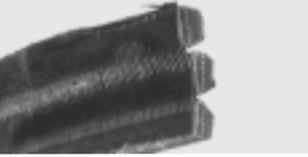
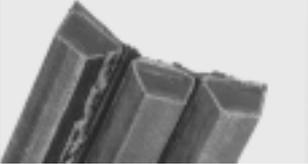
Para una descripción completa de todas las correas trapezoidales y sincrónicas y de los acoplamientos elásticos TEXROPE®, consulte el catálogo E4/80001.

## V. GUÍA DE MANTENIMIENTO

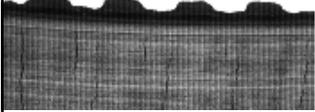
PROBLEMA	CAUSA PROBABLE	SOLUCIÓN
<b>1. ROTURA PREMATURA DE LA CORREA</b>		
<b>Correa(s) rota(s)</b> 	1. Transmisión con capacidad insuficiente 2. Correa forzada en la transmisión 3. Objeto extraño en la transmisión 4. Severas cargas de choque	1. Volver a diseñar utilizando el manual de diseño TEXROPE® (E/80002 o E/80019). 2. Utilizar un sistema de ajuste al instalar la correa. 3. Poner una protección adecuada en la transmisión. 4. Volver a diseñar para resistir las cargas de choque.
<b>La(s) correa(s) no transmite(n) la carga (deslizamiento), sin razón aparente</b>	1. Transmisión con capacidad insuficiente 2. Fibras de tracción dañadas 3. Ranuras de polea gastadas 4. Variación de la distancia entre centros	1. Volver a diseñar utilizando el manual de diseño TEXROPE® (E/80002 o E/80019). 2. Instalar correctamente. 3. Evaluar el desgaste y reemplazar los componentes defectuosos. 4. Verificar si la distancia entre centros cambia durante el funcionamiento.
<b>Flancos dañados de la correa</b>	1. Desalineación de las poleas 2. Fibras de tracción dañadas	1. Verificar y corregir la alineación. 2. Seguir el procedimiento de montaje.
<b>Separación de las diferentes capas o de la parte inferior de la correa</b>	1. Poleas demasiado pequeñas 2. Tensor exterior demasiado pequeño	1. Verificar el diseño de la transmisión y reemplazar por poleas más grandes. 2. Aumentar el diámetro del tensor.
<b>2. DESGASTE ANORMAL DE LA CORREA</b>		
<b>Desgaste del dorso</b>	1. Roce con la protección 2. Funcionamiento incorrecto del tensor	1. Reemplazar o reparar la protección. 2. Reemplazar el tensor.
<b>Desgaste de la parte superior de los flancos</b>	1. Mala combinación correa/poleas (correa demasiado pequeña para la ranura)	1. Utilizar la buena combinación correa/poleas.
<b>Desgaste de los flancos</b> 	1. Deslizamiento 2. Desalineación 3. Desgaste de las poleas 4. Correa mal adaptada	1. Volver a tensar hasta que se detenga el deslizamiento. 2. Alinear las poleas. 3. Reemplazar las poleas. 4. Utilizar una correa con tamaños correctos.
<b>Desgaste de la parte inferior de los flancos</b>	1. Mala combinación correa/poleas 2. Desgaste de las poleas	1. Utilizar la buena combinación correa/poleas. 2. Reemplazar las poleas.

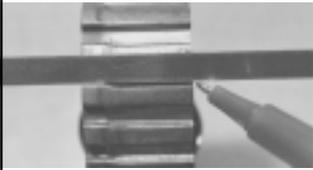
PROBLEMA	CAUSA PROBABLE	SOLUCIÓN
<b>Desgaste de la parte inferior</b> 	1. La correa toca el fondo de la ranura 2. Desgaste de las poleas 3. Objeto extraño en las poleas	1. Utilizar una correcta combinación correa/poleas. 2. Reemplazar las poleas. 3. Limpiar las poleas.
<b>Grietas en la parte inferior de la correa</b>	1. Diámetro insuficiente de polea 2. Deslizamiento 3. Tensor exterior demasiado pequeño 4. Almacenamiento inapropiado	1. Utilizar poleas de mayor diámetro. 2. Volver a tensar hasta que se detenga el deslizamiento. 3. Aumentar el diámetro del tensor. 4. No enrollar, doblar o torcer la correa. Evitar el calor y los rayos solares.
<b>Quemadura o endurecimiento de la parte inferior o de los flancos</b> 	1. Deslizamiento 2. Desgaste de las poleas 3. Transmisión con capacidad insuficiente 4. Variación de la distancia entre centros	1. Volver a tensar hasta que se detenga el deslizamiento. 2. Reemplazar las poleas. 3. Volver a diseñar utilizando el manual de diseño TEXROPE® (E/80002 o E/80019). 4. Verificar si la distancia entre centros cambia durante el funcionamiento.
<b>Endurecimiento del exterior de la correa</b>	1. Temperatura excesiva en el ambiente de la transmisión	1. Mejorar la ventilación.
<b>Superficie escamosa, flancos pegajosos o hinchados</b> 	1. Contacto con aceite o productos químicos	1. No utilizar lubricantes para correas. Eliminar fugas.
<h3>3. LAS CORREAS SE GIRAN O SE SALEN DE LAS RANURAS</h3>		
<b>Respecto a correas únicas o múltiples</b> 	1. Cargas de choque o vibraciones 2. Objeto extraño en las poleas 3. Desalineación 4. Desgaste de las ranuras 5. Fibras de tracción dañadas 6. Tensor plano mal colocado 7. Correas no emparejadas 8. Transmisión mal diseñada	1. Verificar el diseño de la transmisión. Utilizar una correa MULTI de TEXROPE®. 2. Instalar una protección. 3. Alinear las poleas. 4. Reemplazar las poleas. 5. Instalar y almacenar correctamente. 6. Colocar el tensor plano correctamente en el ramal flojo, lo más cerca posible de la polea motriz. 7. Reemplazar por correas estabilizadas. No mezclar correas nuevas y usadas. 8. Verificar la estabilidad de la distancia entre centros y la amortiguación de las vibraciones.

PROBLEMA	CAUSA PROBABLE	SOLUCIÓN
<b>4. ESTIRAMIENTO SOBREPASANDO EL AJUSTE PERMITIDO</b>		
<b>Estiramiento desigual de varias correas</b>	1. Desalineación	1. Alinear las poleas y volver a tensar la transmisión.
	2. Objeto extraño en las poleas	2. Limpiar las poleas.
	3. Fibras de tracción rotas o forro dañado	3. Reemplazar todas las correas y montarlas correctamente.
	4. Correas de orígenes diferentes	4. Reemplazar por correas estabilizadas.
<b>Una sola correa, o estiramiento igual de todas las correas</b>	1. Ajuste de compensación insuficiente	1. Controlar la distancia de ajuste. Seguir las tolerancias especificadas en el manual de diseño TEXROPE® (E/80002 o E/80019).
	2. Transmisión excesivamente cargada o con capacidad demasiado baja	2. Volver a diseñar la transmisión.
	3. Rotura de las fibras de tracción	3. Reemplazar la correa y montarla correctamente.
<b>5. RUIDO</b>		
<b>Silbido o chirrido</b>	1. Deslizamiento	1. Volver a tensar la transmisión.
	2. Objeto extraño en la transmisión	2. Limpiar la correa y las poleas.
<b>Ruido golpeteado</b>	1. Tensión insuficiente	1. Volver a tensar la transmisión.
	2. Correas de orígenes diferentes	2. Reemplazar por un juego de correas emparejadas.
	3. Desalineación	3. Alinear las poleas con el fin de repartir la tensión igualmente en todas las correas.
<b>Roce</b>	1. Contacto con la protección	1. Reparar, reemplazar o diseñar una nueva protección.
<b>Rechinamiento</b>	1. Rodamientos dañados	1. Reemplazar, alinear y lubricar los rodamientos.
<b>Transmisión excesivamente ruidosa</b>	1. Correa mal adaptada	1. Utilizar una correa con tamaños correctos. Utilizar el perfil de dentado correcto para correas sincronas.
	2. Desgaste de las poleas	2. Reemplazar las poleas.
	3. Objeto extraño en la transmisión	3. Limpiar las poleas e instalar una protección. Quitar el óxido, la pintura y la suciedad de las ranuras.
<b>6. VIBRACIONES INHABITUALES</b>		
<b>Correas sueltas</b>	1. Tensión insuficiente	1. Volver a tensar la transmisión.
	2. Correas de orígenes diferentes	2. Reemplazar por correas estabilizadas.
	3. Desalineación de las poleas	3. Alinear las poleas.

<b>PROBLEMA</b>	<b>CAUSA PROBABLE</b>	<b>SOLUCIÓN</b>
<b>Vibraciones excesivas en el sistema</b>	1. Correa mal adaptada	1. Utilizar una correa con tamaños correctos.
	2. Diseño incorrecto	2. Verificar la estructura de la transmisión y la solidez de los rodamientos y de los soportes.
	3. Polea defectuosa	3. Reemplazar la polea.
	4. Componentes sueltos de la transmisión	4. Verificar la estabilidad, las capacidades de carga, la instalación y el mantenimiento de los componentes de transmisión (protección, puntos de fijación del motor, soportes, casquillos, ejes, rodamientos,...).
<b>7. PROBLEMAS EN LAS TRANSMISIONES MÚLTIPLES (UNIDAS)</b>		
<b>Separación de la banda de enlace</b> 	1. Desgaste de las poleas	1. Reemplazar las poleas.
	2. Distancia incorrecta entre las ranuras	2. Utilizar poleas múltiples estándar.
<b>Dorso de la banda de enlace deshilachado, gastado o dañado</b> 	1. Contacto con la protección	1. Verificar la protección.
	2. Tensor exterior defectuoso o dañado	2. Reparar o reemplazar el tensor exterior.
<b>La correa unida se sale de la transmisión</b>	1. Objeto extraño en la transmisión	1. Limpiar las poleas. Utilizar correas simples con el fin de evitar la acumulación de suciedad en las ranuras.
<b>Un o más ramales se salen de las poleas</b> 	1. Desalineación	1. Alinear la transmisión.
	2. Tensión insuficiente	2. Volver a tensar la transmisión.
<b>8. PROBLEMAS CON LAS POLEAS</b>		
<b>Poleas rotas o dañadas</b>	1. Instalación incorrecta de la polea	1. No exceder los valores recomendados de par de apriete del casquillo.
	2. Objeto extraño en la transmisión	2. Montar una protección adecuada.
	3. Velocidad excesiva de las poleas	3. Asegurarse de que las velocidades no sobrepasen los límites recomendados.
	4. Montaje incorrecto de la correa	4. No forzar la correa en las poleas.
<b>Desgaste rápido de las ranuras</b>	1. Tensión excesiva	1. Volver a tensar la transmisión y verificar los diseños.
	2. Arena, objetos extraños o suciedad en la transmisión	2. Limpiar y montar una protección.

PROBLEMA	CAUSA PROBABLE	SOLUCIÓN
<b>9. PROBLEMAS CON LOS OTROS COMPONENTES</b>		
<b>Ejes torcidos o dañados</b>	1. Tensión excesiva	1. Volver a tensar la transmisión.
	2. Las cargas diseñadas sobrepasan considerablemente las cargas reales*	2. Verificar el diseño – es posible que sea necesario utilizar menos correas o correas más pequeñas.
	3. Daños accidentales	3. Adaptar la protección.
	4. Error en el diseño de la máquina	4. Verificar el diseño de la transmisión.
<b>Protección dañada</b>	1. Daños accidentales o diseño incorrecto de la protección	1. Reparar la protección o volver a diseñarla.
<b>10. RODAMIENTOS SOBRECALENTADOS</b>		
<b>Transmisión excesivamente tensada</b>	1. Ranuras gastadas – la correa toca el fondo de las ranuras y no transmite potencia hasta que se tense más*	1. Reemplazar las poleas y aplicar la tensión correcta.
	2. Tensión incorrecta	2. Volver a tensar la transmisión.
<b>Poleas demasiado pequeñas</b>	1. No se han respetado los diámetros recomendados por el fabricante	1. Volver a diseñar la transmisión utilizando el manual de diseño TEXROPE® (E/80002 o E/80019).
<b>Rodamientos en mal estado</b>	1. Rodamiento inadecuado o insuficiente	1. Verificar el diseño de los rodamientos.
	2. Mantenimiento inapropiado de los rodamientos	2. Alinear y lubricar los rodamientos.
<b>Poleas demasiado alejadas en el eje</b>	1. Error de diseño o problema de obstrucción	1. Colocar las poleas lo más cerca posible de los rodamientos. Quitar las obstrucciones.
<b>Deslizamiento de la correa</b>	1. Tensión insuficiente	1. Volver a tensar la transmisión.
<b>11. PROBLEMAS DE RENDIMIENTO</b>		
<b>Velocidad incorrecta de la polea receptora</b>	1. Error de diseño	1. Utilizar el tamaño de polea correcto para el rango deseado de velocidad.
	2. Deslizamiento	2. Volver a tensar la transmisión.
<b>12. PROBLEMAS CON LAS CORREAS SÍNCRONAS</b>		
<b>Ruido inhabitual</b>	1. Desalineación	1. Corregir la alineación.
	2. Tensión incorrecta	2. Aplicar la tensión recomendada.
	3. Tensor exterior	3. Utilizar un tensor interno.
	4. Desgaste de la polea dentada	4. Reemplazar la polea dentada.
	5. Flanco de polea dañado	5. Reemplazar el flanco de polea.
	6. Velocidad excesiva de la correa	6. Volver a diseñar la transmisión.
	7. Dentado inadaptado de la correa (por ejemplo STB, HTD®150, etc.)	7. Utilizar la buena combinación correa/poleas dentadas.
	8. Diámetros insuficientes de poleas	8. Volver a diseñar la transmisión y utilizar diámetros más grandes.
	9. Carga excesiva	9. Volver a diseñar la transmisión y adaptarla a las cargas requeridas.

<b>PROBLEMA</b>	<b>CAUSA PROBABLE</b>	<b>SOLUCIÓN</b>
<b>Pérdida de tensión</b>	1. Estructura de soporte insuficiente	1. Reforzar la estructura de soporte.
	2. Desgaste excesivo de las poleas dentadas	2. Utilizar otro material de poleas dentadas.
	3. Ejes no ajustables	3. Utilizar un tensor interno para ajustar la tensión.
	4. Suciedad excesiva	4. Limpiar la transmisión y verificar la protección.
	5. Carga excesiva	5. Volver a diseñar la transmisión y adaptarla a las cargas requeridas.
	6. Diámetros insuficientes de poleas	6. Volver a diseñar la transmisión y utilizar diámetros más grandes.
	7. Sobrecalentamiento de la correa, las poleas dentadas o los ejes	7. Evitar la transferencia de calor por conducción.
	8. Deterioro inhabitual de la correa	8. Reducir la temperatura ambiente a +85°C como máximo.
<b>Desgaste excesivo de los flancos de la correa</b> 	1. Manipulación incorrecta	1. Seguir las recomendaciones de manipulación.
	2. Flanco dañado	2. Reparar el flanco o reemplazar la polea dentada.
	3. Correa demasiado ancha	3. Utilizar una polea dentada con anchura adecuada.
	4. Tensión insuficiente	4. Ajustar la tensión al valor recomendado.
	5. Superficie rugosa del flanco	5. Reparar o reemplazar el flanco (evitar los materiales rugosos).
	6. Mal engranaje	6. Corregir la alineación.
	7. Correa en contacto con la protección o los soportes	7. Quitar los obstáculos o utilizar un tensor interno.
<b>Rotura de las fibras de tracción</b> 	1. Cargas de choque excesivas	1. Volver a diseñar la transmisión y adaptarla a las cargas requeridas.
	2. Diámetros insuficientes de poleas	2. Volver a diseñar la transmisión y utilizar diámetros más grandes.
	3. Manipulación/almacenamiento inadecuados antes de la instalación	3. Seguir las recomendaciones de manipulación y de almacenamiento.
	4. Suciedad u objeto extraño en la transmisión	4. Quitar los desperdicios y verificar la protección.
	5. Polea dentada defectuosa	5. Reemplazar la polea dentada.
<b>Grietas</b> 	1. Diámetros insuficientes de poleas	1. Volver a diseñar la transmisión y utilizar diámetros más grandes.
	2. Tensor exterior	2. Utilizar un tensor interno o aumentar el diámetro del tensor exterior.
	3. Temperaturas extremadamente bajas al arranque	3. Precalentar.
	4. Contactos prolongados con sustancias químicas nocivas	4. Proteger la transmisión.
	5. Mal ensamblaje casquillo/polea dentada	5. Instalar el casquillo según las instrucciones.

<b>PROBLEMA</b>	<b>CAUSA PROBABLE</b>	<b>SOLUCIÓN</b>
<b>Desgaste prematuro de los dientes</b> 	1. Tensión demasiado baja o demasiado alta 2. La correa se sale parcialmente de la polea sin flanco 3. Desalineación 4. Dentado inadaptado de la correa (por ejemplo STB, HTD®150, etc.) 5. Desgaste de las poleas dentadas 6. Dientes rugosos de poleas 7. Poleas dentadas dañadas 8. Poleas dentadas de tamaños inadecuados 9. Correa en contacto con la protección o los soportes 10. Carga excesiva 11. Material de polea dentada insuficientemente duro 12. Suciedad u objeto extraño en la transmisión 13. Mal ensamblaje casquillo/polea dentada	1. Ajustar al valor recomendado. 2. Corregir la alineación. 3. Corregir la alineación. 4. Utilizar la buena combinación correa/poleas dentadas. 5. Reemplazar las poleas dentadas. 6. Reemplazar las poleas dentadas. 7. Reemplazar las poleas dentadas. 8. Reemplazar las poleas dentadas. 9. Quitar los obstáculos o utilizar un tensor. 10. Volver a diseñar la transmisión y adaptarla a las cargas requeridas. 11. Utilizar poleas dentadas de fabricación diferente. 12. Limpiar la transmisión y verificar la protección. 13. Instalar el casquillo según las instrucciones.
<b>Dientes arrancados</b> 	1. Cargas de choque excesivas 2. Menos de 6 dientes engranados 3. Polea dentada defectuosa 4. Desgaste de las poleas dentadas 5. Tensor exterior 6. Dentado inadaptado de la correa (por ejemplo STB, HTD®150, etc.) 7. Desalineación 8. Tensión insuficiente	1. Volver a diseñar la transmisión y adaptarla a las cargas requeridas. 2. Volver a diseñar la transmisión. 3. Reemplazar la polea dentada. 4. Reemplazar las poleas dentadas. 5. Utilizar un tensor interno. 6. Utilizar la buena combinación correa/poleas dentadas. 7. Corregir la alineación. 8. Tensar la correa según los valores recomendados.
<h3>13. PROBLEMAS CON LAS POLEAS DENTADAS</h3>		
<b>Desgaste anormal de las poleas dentadas</b> 	1. La polea dentada no resiste suficientemente al desgaste (por ejemplo plástico, metales blandos, aluminio,...) 2. Desalineación 3. Suciedad u objeto extraño en la transmisión 4. Carga excesiva 5. Tensión incorrecta 6. Dentado inadaptado de la correa (por ejemplo STB, HTD®150, etc.)	1. Utilizar una polea dentada de fabricación diferente. 2. Corregir la alineación. 3. Limpiar la transmisión y verificar la protección. 4. Volver a diseñar la transmisión y adaptarla a las cargas requeridas. 5. Ajustar al valor recomendado. 6. Utilizar la buena combinación correa/poleas dentadas.

PROBLEMA	CAUSA PROBABLE	SOLUCIÓN
<b>Flanco dañado</b>	1. Los flancos se sueltan bajo la presión de la correa	1. Corregir la alineación o mejorar la fijación de los flancos.
<b>14. PROBLEMAS DE RENDIMIENTO EN LAS TRANSMISIONES SÍNCRONAS</b>		
<b>Problemas de engranaje</b>	1. La correa se sale parcialmente de una polea dentada sin flancos	1. Corregir la alineación.
	2. La distancia entre centros excede 8 veces el diámetro de la polea pequeña y ambas poleas tienen flancos	2. Corregir la alineación para asegurar un engranaje correcto en las dos poleas dentadas.
	3. Desgaste excesivo de los flancos de la correa	3. Corregir la alineación.
<b>Temperatura excesiva: rodamientos, protección, ejes,...</b>	1. Desalineación	1. Corregir la alineación.
	2. Tensión incorrecta	2. Ajustar al valor recomendado.
	3. Dentado inadecuado de la correa (por ejemplo STB, HTD®150, etc.)	3. Utilizar la buena combinación correa/poleas dentadas.
<b>Problemas de sincronización</b>	1. Error de diseño	1. Utilizar poleas dentadas de tamaños correctos.
	2. Correa mal adaptada	2. Utilizar la correa adaptada al dentado de las poleas utilizadas.
<b>Vibraciones</b>	1. Dentado inadecuado de la correa (por ejemplo STB, HTD®150, etc.)	1. Utilizar la buena combinación correa/poleas dentadas.
	2. Tensión incorrecta	2. Ajustar al valor recomendado.
	3. Casquillo o fijación sueltos	3. Verificar e instalar según los valores recomendados.
<b>Velocidad incorrecta de la polea receptora</b>	1. Error de diseño	1. Volver a diseñar la transmisión.

\* La utilización de un número de correas demasiado elevado, o de correas demasiado grandes, puede cargar demasiado el motor o los ejes accionados. Este problema puede ocurrir cuando las cargas en una transmisión se reducen sin que haya cambio de correas. Esto ocurre también cuando las cargas diseñadas sobrepasan mucho las cargas reales. Las fuerzas de tensado son demasiado elevadas para los ejes.

#### Importante

Se han hecho todos los esfuerzos para asegurar la exactitud y la exhaustividad de la información en este catálogo. Sin embargo, el fabricante no puede asumir la responsabilidad de errores o anulaciones y de modificaciones efectuadas después de la impresión. Además, no asume la responsabilidad en el caso de que sus productos sean usados en especiales o excepcionales circunstancias sin previo aviso o información de algún miembro representativo de la compañía.

**Este catálogo ha sido publicado en octubre de 2003 y sustituye a todas las versiones anteriores de las guías de mantenimiento de correas industriales. Si su catálogo tiene más de dos años, consulte con un representante de TEXROPE® para que él verifique si usted tiene la versión más reciente.**



## France

**TEXROPE®**  
**Courroies Industrielles**  
Zone Industrielle - B.P. 37  
F - 95380 Louvres  
France  
Tl: (33) 01 / 34 47 41 31  
Fx: (33) 01 / 34 72 60 54  
cath@texrope.com

## Italia

**TEXROPE®**  
**Cinghie Industriali**  
Via Senigallia 18  
(Int. 2 - Blocco A - Edificio 1)  
I - 20261 Milano MI  
Italia  
Tl: (39) 02 / 66 21 62 24  
(39) 02 / 66 21 62 25  
Fx: (39) 02 / 66 22 10 87  
stefania@texrope.com

## Deutschland

**TEXROPE®**  
**Industrieriemen**  
Haus Gravener Straße 191-193  
D - 40764 Langenfeld  
Tl: (49) 2173 / 795-0  
Fx: (49) 2173 / 795-150  
baerbel@texrope.com

**Consulte nuestro sitio web [www.texrope.com](http://www.texrope.com)**

Su distribuidor TEXROPE®:

