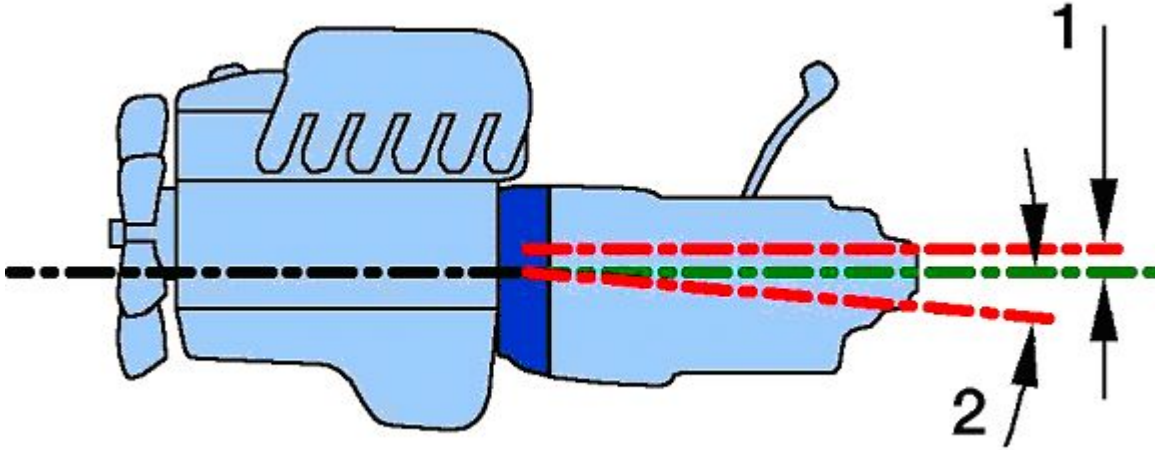




Kavrama hataları daima krank mili ile tahrikmili arasındaki hizalama hatalarından kaynaklanır. İdeal durumda her iki mil, tahrik ünitesi monte edildiğinde ortak bir orta çizgiye sahiptir, yani hizadadır. Hizalama hatası ise bu ideal durumdan olan sapmalardır. Paralel ofset ile açılı ofset arasında ayırım yapılır (Şek. 1).



Şek. 1

1 Paralel ofset

2 Açılı ofset

Hizalama hatası için olası nedenler:

- Motor ile dişli arasındaki merkezleme (kemer, ayar burçları veya pimler ya da delikler) uygun değil (bastırılmış, kirlenmiş veya darbelenmiş).
- Ör. şase bandı gibi yabancı parçalar montaj sırasında motor ile dişli arasına sıkışır.
- Çözülen veya doğru sıkılmamış flanş vidaları.
- Ayar burçları veya pimleri eksik veya hasarlı.
- Kavrama çanı eşit sıkılmamış sabitleme vidaları nedeniyle burulmuş veya montaj sırasında yere düşürme ya da sert darbeler gibi şiddet uygulanması nedeniyle deforme olmuş.
- Tahrik mili volanda pilot yatak (tasarımsal bakıldığında) olmadığı veya aşırı aşınmış olduğu için kılavuza sahip değildir.

Bir hizalama hatası, debriyaj diskinin göbeğinin kavramanın diğer parçalarına göre şaşırtmalı olmasını sağlar: Krank mili, volan, baskı plakası ve debriyaj diskinin balata halkası monteli durumda orta çizgiye sahiptir. Debriyaj diskinin takılı göbeğiyle tahrik mili, birincisinden farklı olan bir orta çizgiye sahiptir. Farklı orta çizgiye sahip iki aks arasında bir dönüş hareketini aktarabilmek için bir kardan mafsalı gereklidir.

Debriyaj diski kardan mafsalı olarak tasarlanmadığından göbek her dönüşte balata halkasındaki torsiyon damperi ile ileri ve geri bastırılır. Bir sac parçası, sürekli ileri geri hareket ettirildiğinde kırılabilir. Tam da bu yük, rölantide çalışma sırasında balata halkası ile taşıyıcı sacı arasındaki balata yaylarında, yani debriyaj diskinin en zayıf noktasında dakikada 800 kez etki eder.



Bırakıcı da hareket yüzeyi ile membran yay uçlarının dış ortasında (dışarı bastırma kolları) durur. Bu durumda kavramada hasarlar oluşabilir:

Sebebe	Sonuç
Göbek profili aşınmış, bu nedenle göbek sıkışmış veya tahrik miline takılmış	Sesler/ayırma zorlukları
Kopmuş balata yay segmentleri	Güç aktarımı yok/ayırma zorlukları
Kopmuş kapak sacları nedeniyle tahrip edilmiş torsiyon damperi	Güç aktarımı yok/sesler
Membran yay uçları aşırı aşınmış veya tamamen aşınmış, debriyaj rulmanı iç halkasında oluk şeklinde işlemler.	Sesler/ayırma zorlukları

Çevrede pilot yatak ve tıkaçtaki pilot yatağa giren tahrik mili ve dişlideki tahrik mili yatağı hasar görebilir.



Doğru merkezlenmemiş debriyaj diskinin montajı nedeniyle bir hizalama hatası oluşmaz.



www.zf.com/serviceinformation