

Diagnostica dei danni alla frizione



LA FRIZIONE SLITTA



DESCRIZIONE

- Incisioni e vetrificazione sullo spingidisco

CAUSE

- Surriscaldamento
- Eccessiva usura delle superfici di attrito



DESCRIZIONE

- Dita della molla a diaframma usurate

CAUSE

- Precarico non corretto



DESCRIZIONE

- Superfici di attrito vetrificate

CAUSE

- Olio sulle superfici a causa di un paraolio difettoso
- Diminuzione di attrito sulle superfici dovuto a un prolungato slittamento della frizione che ha generato surriscaldamento



DESCRIZIONE

- Superficie di attrito lato volano incisa

CAUSE

- Volano giunto a fine vita e non sostituito

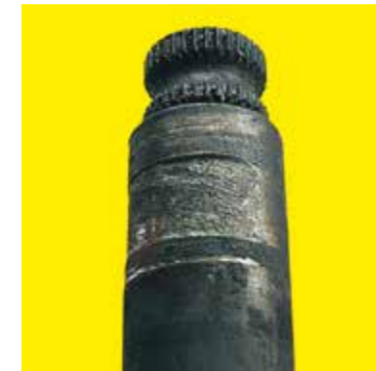


DESCRIZIONE

- Segni di usura sullo smorzatore di vibrazioni torsionali

CAUSE

- Montaggio scorretto del disco condotto (installato in senso inverso)
- Disco condotto o frizione non corretti per l'applicazione



DESCRIZIONE

- Usura sull'albero di disinnesto

CAUSE

- Mancanza di lubrificazione dei cuscinetti dell'albero di disinnesto
- Eccessiva usura dell'albero e/o dei suoi cuscinetti

LA FRIZIONE NON SI LIBERA



DESCRIZIONE

- Superfici di attrito vetrificate

CAUSE

- Surriscaldamento
- Olio sulle superfici a causa di un paraolio difettoso
- Cuscinetto reggispinta indurito o difettoso



DESCRIZIONE

- Superficie di accoppiamento del cuscinetto con la forcella danneggiata

CAUSE

- Usura della forcella
- Usura del manicotto guida
- Usura dei cuscinetti dell'albero di disinnesto



DESCRIZIONE

- Anello di bloccaggio del cuscinetto di disinnesto usurato

CAUSE

- Sistema di disinnesto difettoso (precarico insufficiente)

LA FRIZIONE STRAPPA



DESCRIZIONE

- Olio o grasso sulle superfici di attrito

CAUSE

- Eccessivo impiego di grasso sul profilo del mozzo: il grasso in eccesso non è stato rimosso ed è fuoriuscito imbrattando la frizione



DESCRIZIONE

- Profilo del mozzo danneggiato

CAUSE

- Montaggio non corretto (l'albero del cambio è stato forzato nel piatto condotto quando non era allineato)
- Utilizzo di un componente non corretto



DESCRIZIONE

- Forchetta di disinnesto usurata

CAUSE

- Supporti usurati
- Manicotto usurato



DESCRIZIONE

- Superfici del volano vetrificato e inciso

CAUSE

- Volano giunto a fine vita e non sostituito



DESCRIZIONE

- Molle torsionali non più in sede

CAUSE

- Presenza di olio sulle superfici
- Centralina motore rimappata non correttamente
- Sistema di disinnesto difettoso
- Utilizzo di un disco scorretto
- Errore di guida che genera vibrazioni eccessive



DESCRIZIONE

- Profili del mozzo lavorati su un solo lato, usura anomala sui profili con possibile rottura dello smorzatore torsionale

CAUSE

- Cuscinetto guida usurato
- Disallineamento del motore e della trasmissione

LA FRIZIONE È RUMOROSA



DESCRIZIONE

- Piatto di tenuta dello smorzatore torsionale rotto

CAUSE

- Errore di guida (guida a velocità motore troppo bassa)
- Utilizzo del ricambio non corretto



DESCRIZIONE

- Profili del mozzo lavorati

CAUSE

- Cuscinetto guida difettoso o mancante
- Vibrazioni eccessive
- Cuscinetto dell'albero di ingresso con gioco
- Disallineamento angolare o parallelo tra albero motore e albero trasmissione



DESCRIZIONE

- Forcella di disinnesto usurata

CAUSE

- Sistema di disinnesto difettoso dovuto a un manicotto guida usurato
- Cuscinetti dell'albero di disinnesto usurati

5 NOZIONI INDISPENSABILI PER UN LAVORO CORRETTO

1. Lo spingidisco è un elemento di usura e DEVE essere cambiato ad ogni sostituzione del disco frizione
2. Verificare sempre il contenuto del kit e ispezionarlo prima dell'installazione
3. Spurgare il sistema di disinnesto idraulico e sostituire il liquido con quello raccomandato dal costruttore
4. Le frizioni a recupero del gioco automatico (frizioni autoregolanti) sono pre-regolate dalla fabbrica e non devono essere modificate
5. Un gioco dell'albero motore potrebbe indurre problemi: ispezionare e diagnosticare sempre i dispositivi connessi alla ricerca di eventuali problemi



Luk RepSet SmarTAC è un sistema frizione preciso e autoregolante. La nuova generazione di frizioni LuK offre un beneficio unico rispetto alle tecnologie convenzionali: nei test OE è risultato che nelle lunghe distanze la durata delle prime è doppia rispetto alle seconde!

L'innovativa superficie di attrito HD 30 PLUS è disponibile per i dischi frizione con diametro 430, 400 e 360 mm e nei LuK RepSet che includono questi dischi frizione. Grazie all'innovativo materiale impiegato nel prodotto, la resistenza all'usura è aumentata del 30% senza nulla togliere al comfort, rendendo il sistema frizione per veicoli pesanti ancora più performante e duraturo. Una offerta unica nel mercato!

SCHAEFFLER
AUTOMOTIVE AFTERMARKET

