

# FALLAS COMUNES EN BANDAS DE VEHÍCULOS RECREATIVOS

IDENTIFICACIÓN Y SOLUCIÓN A PROBLEMAS EN EL SISTEMA CVT

## 1. RUPTURA DEL NÚCLEO TENSOR



## 2. DESPRENDIMIENTO



## 3. NÚCLEO TENSOR EXPUESTO



## 4. GRIETAS ENTRE DIENTES



## 5. DESGASTE IRREGULAR Y QUEMADURAS EN COSTADOS



## 6. DESINTEGRACIÓN



## 7. CRISTALIZACIÓN



SÍNTOMA	CAUSA PRINCIPAL	RECOMENDACIONES
<b>1. RUPTURA DEL NÚCLEO TENSOR:</b> Ruptura completa de la banda a través de la cuerda	<ul style="list-style-type: none"> <li>Banda sometida a cargas de impacto debido a RPM excesivas, aceleración y frenado brusco de manera constante (especialmente con peso en el vehículo)</li> <li>Banda doblada (hacia adentro o hacia afuera), uso de objeto ajeno a la transmisión para hacer palanca durante la instalación que dañe irreversiblemente el núcleo tensor</li> <li>Relación de transmisión incorrecta, distancia de centro a centro del embrague demasiado larga o tren de transmisión atascado/bloqueado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conduzca utilizando una aceleración suave, teniendo en cuenta la carga en el vehículo; evitar frenadas bruscas repetitivas y aceleraciones abruptas</li> <li>Siga los procedimientos adecuados de almacenamiento y manipulación (no doble, flexione ni invierta la banda)</li> <li>Verifique que se esté usando la banda correcta</li> <li>Asegúrese de que las RPM de acoplamiento sean las adecuadas, que el espacio de centro a centro del embrague sea correcto y que se utilice la marcha adecuada para el terreno</li> <li>Mientras se encuentre estacionado o neutral en ralentí, el embrague secundario debe estar detenido</li> </ul>
<b>2. DESPRENDIMIENTO:</b> Dientes degollados, sección de compresión: fracturada, desgarrada o fragmentada	<ul style="list-style-type: none"> <li>Instalación incorrecta de la banda, la banda se dobló hacia adentro o hacia afuera, se flexionó o se hizo palanca durante la instalación con un objeto ajeno a la transmisión</li> <li>Banda desgastada más allá de sus límites de servicio debido a un alto kilometraje, evidenciada por grietas entre los dientes y cortes intermitentes en el dentado</li> <li>La banda golpeó o rozó con un objeto estático</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reemplace la banda y realice el procedimiento de asentamiento de manera adecuada, considere tiempo adicional al realizar ciclos de calor en condiciones muy frías</li> <li>Nunca doble hacia atrás ni flexione una banda CVT, nunca dé la vuelta a una banda CVT hacia adentro; no haga palanca en la banda durante la instalación</li> <li>Siempre revise los componentes de la transmisión para confirmar que el recorrido de la banda sea libre</li> </ul>
<b>3. NÚCLEO TENSOR EXPUESTO:</b> Cuerda de tracción deshilachada o separada del cuerpo de la banda	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desalineación del embrague o ángulo incorrecto entre la polea y banda que impiden un deslizamiento uniforme sobre las paredes laterales; la fricción extrema, el calor y la pérdida de material de la banda resultantes provocan la exposición de la cuerda</li> <li>Rodaje inadecuado o insuficiente de la banda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reemplace la banda, su uso posterior al período límite de servicio provocará la desintegración de la banda</li> <li>Inspeccione los embragues primarios y secundarios en busca de defectos y asegúrese de que estén alineados correctamente; siempre prepare los embragues antes de instalar la banda</li> <li>En motos de nieve, siempre verifique el estado de los soportes del motor y el par de torsión cuando reemplace una banda de transmisión; ajuste los embragues al desplazamiento y distancia de centro a centro adecuada</li> <li>Realice siempre de manera adecuada el procedimiento de asentamiento de la banda nueva después de la instalación</li> </ul>
<b>4. GRIETAS ENTRE DIENTES:</b> Flexión por fatiga y desgaste natural	<ul style="list-style-type: none"> <li>La banda está desgastada más allá de su límite de servicio debido a un uso considerable</li> <li>La banda nueva se flexionó o dobló en un clima extremadamente frío o se le dio vuelta en algún momento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reemplace la banda y realice el procedimiento de asentamiento de manera adecuada, considere tiempo adicional al realizar ciclos de calor en condiciones muy frías</li> <li>Nunca doble ni flexione una banda CVT; nunca dé la vuelta a una banda CVT hacia adentro</li> </ul>
<b>5. DESGASTE IRREGULAR Y QUEMADURAS EN COSTADOS:</b> Sección de una banda con desgaste irregular y ranuras (forma de reloj de arena)	<ul style="list-style-type: none"> <li>La banda permanece estática mientras el embrague de transmisión gira a máxima velocidad; generando calor extremo y quemaduras en la banda</li> <li>Vehículo inmóvil y en marcha durante un período de tiempo prolongado; cambios bruscos a elevadas RPM</li> <li>El sistema de transmisión se encontraba bloqueado o atascado, posiblemente debido a una selección incorrecta de la relación de transmisión</li> <li>Pisar a fondo el acelerador al arrancar un vehículo</li> <li>Espacio libre entre la banda y la polea inadecuado o la deflexión de la banda se encuentra mal ajustada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verifique que se esté utilizando la banda y relación de transmisión correctas; confirme las RPM adecuadas de acoplamiento de la banda</li> <li>Asegúrese de que el espacio libre entre la banda y polea (espacios entre la pared lateral de la banda y la polea en ambos lados) esté dentro del rango óptimo. En motos de nieve, verifique y ajuste la deflexión de la banda según las especificaciones del vehículo</li> <li>Verifique que los embragues estén correctamente ajustados a las modificaciones del vehículo; peso adicional, tamaño, estilo de llantas, terreno y estilo de conducción</li> </ul>
<b>6. DESINTEGRACIÓN:</b> La banda se ha trozado en muchas piezas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carga de choque repetida, velocidad excesiva de la banda u operación excesiva en una marcha baja (cargas de par por encima de lo diseñado para el vehículo)</li> <li>Calor intenso provocado por condiciones extremas de conducción (arena profunda, grava o barro; girando a toda velocidad)</li> <li>Embragues mal alineados o mal ajustados (no ajustados para coincidir con las modificaciones del vehículo)</li> <li>Las condiciones de calor excesivo provocan cristalización, endurecimiento, mayor deslizamiento y un desgaste prematuro</li> <li>Banda doblada (hacia adentro o hacia afuera), uso de objeto ajeno a la transmisión para hacer palanca durante la instalación que dañe irreversiblemente el núcleo tensor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verifique que la banda sea la correcta para la aplicación, que los embragues estén alineados y ajustados adecuadamente para cualquier modificación del vehículo (especialmente el tamaño de la llanta y el peso adicional del vehículo)</li> <li>Asegúrese de utilizar la relación de transmisión adecuada para el terreno y las condiciones de conducción</li> <li>Asegúrese de que el espacio libre entre la banda y polea (espacios entre la pared lateral de la banda y la polea en ambos lados) esté dentro del rango óptimo</li> <li>En motos de nieve, siempre verifique el estado de los soportes del motor y el par de torsión cuando reemplace una banda de transmisión; ajuste los embragues al desplazamiento y la distancia de centro a centro adecuada</li> <li>Inspeccione los embragues primarios y secundarios en busca de defectos y asegúrese de que estén alineados correctamente; ajuste los embragues al desplazamiento y la distancia de centro a centro adecuada</li> <li>Nunca doble hacia atrás ni flexione una banda CVT, nunca dé la vuelta a una banda CVT hacia adentro; no haga palanca en la banda durante la instalación</li> <li>En condiciones extremadamente frías, considere tiempo adicional de trabajo a temperatura ambiente antes de conducir con el acelerador a fondo</li> </ul>
<b>7. CRISTALIZACIÓN:</b> La banda se ve derretida y brillante o tiene un aspecto opaco debido al sobrecalentamiento	Calor intenso por deslizamiento excesivo y constante de la banda debido a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Embragues mal ajustados en modificaciones del vehículo más allá de las originales: peso adicional, tamaño, estilo de llantas, terreno y estilo de conducción</li> <li>Presión insuficiente en los costados de la banda debido a rodamientos desgastados o atascados, bujes helicoidales o embrague desgastados</li> <li>Caballos de potencia excesivos para la banda; cargas de torque por encima de lo diseñado para el vehículo</li> <li>Relación de transmisión inadecuada para la aplicación (uso de un rango de transmisión alto al remolcar, subir colinas inclinadas o conducir en nieve profunda / barro)</li> <li>Operación excesiva en marcha baja durante períodos de tiempo prolongados</li> <li>Embragues sucios; aceite, contaminación o residuos de banda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verifique que la banda sea la correcta para la aplicación, que los embragues estén alineados y ajustados adecuadamente para cualquier modificación del vehículo (especialmente el tamaño de la llanta y el peso adicional del vehículo)</li> <li>Realice siempre el procedimiento adecuado de asentamiento de la banda nueva después de la instalación</li> <li>Verifique que las poleas, banda y embrague estén limpios y libres de contaminantes examine los rodamientos, hélice y bujes en busca de signos de desgaste y reemplácelos si es necesario</li> <li>Conduzca siempre en el rango de marcha apropiado para el terreno y estilo de manejo</li> </ul>

ASIENTE CORRECTAMENTE SU NUEVA BANDA G-FORCE Y EVITE FALLAS PREMATURAS

VISITA GATESCATALOGUE.COM.MX PARA ENCONTRAR LA BANDA G-FORCE CORRECTA PARA TU VEHÍCULO.

