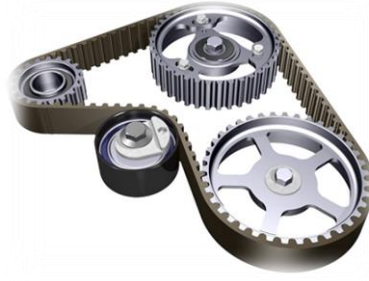
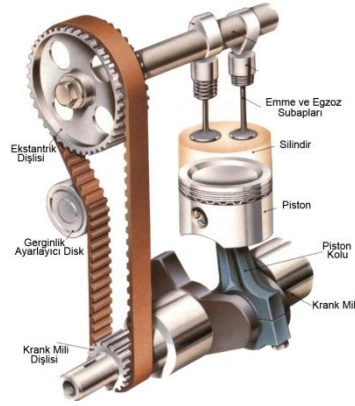


Triger Kayışı



Motorun krank mili ile eksantrik milini birbirine bağlayan motor parçasıdır .Krank mili ile eksantrik milin hareket eş zamanlı çalışmasını sağlar. Triger kayışı, piston ve sübap birbiriyle eş zamanlı olarak çalışmak zorundadır. Eğer pistonlar ve sübaplar eşzamanlı çalışmazsa, sübaplar direkt pistonların üstüne gider, bu da motora ağır hasar verir. Eğer triger kayışı araç çalışırken koparsa araç çekişten düşer ve egzozdan koyu dumanlar çıkar ve aracın motorunda ciddi hasarlar bırakabilir. Motorda oluşan dönme enerjisiyle eksantrik milini döndürmeye yarar. Triger kayışı eksantrik milini döndürdüğü için ve eksantrik milide belli bir zaman düzenine bağlı olarak sübapları açtığı için motorun çalışabilmesi için tek bir takılma derecesi vardır.



Genellikle kemerin ömrünü uzatmak için polyamid takviyeli kordlarla birlikte yüksek kaliteli kauçuktan üretilmiştir. Yaklaşık 1.5 ton yük taşıyabilir. Buna rağmen sürekli metal dişlilere sürtündüğünden dolayı aşınıp kopabilmektedir.

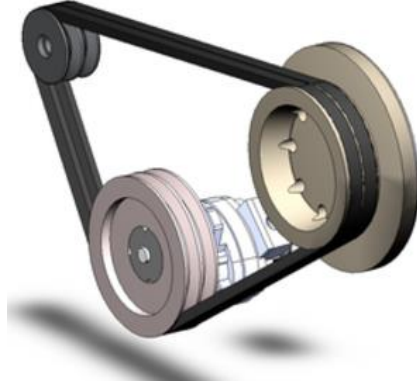
V kayışı

Motor gücünü su pompası, şarj dinamosu ve vantilatöre ve klimaya ileten parçadır. V kayışı, Eksantrik milinden aldığı gücü çeşitli dişliler yardımıyla vantilatör, şarj dinamosu, su pompası gibi parçaların üzerindeki çarkları çevirmesiyle iletmektedir. V kayışı değişim süresi otomobilin marka ve modeline göre değişiklik gösterebilmektedir. Ancak bu kilometre aralıkları ortalama 60 bin kilometre olarak belirtilmektedir.

V kayış mekanizmaları diğer güç iletimi elemanlarına göre, esneklikleri, geniş hız değişim oranları, dişli çark mekanizmalarına oranla, düşük maliyet ve bakım masrafları gibi özelliklerinden dolayı uzun zamandan beri, değirmenlerde, taşıtlarda, tekstil fabrikaları, korozif ortamlarda oldukça geniş kullanıma sahiptir.

V kayışları düz kayışların aksine kısa mesafelerde kullanılır. V Kayışı ile iletimde büyük sürtünme kuvvetleri oluşur. Kayış kaynak üzerindeki kanallara oturduğundan kayışın kasnak üzerindeki kayması azdır. Kayışın eni dar olduğundan kasnak üzerinde birkaç kayış gerdirmek mümkündür

V kayışları standarttır. TS standardına göre normal V kayışları (TS 198/1, DIN 2215) ve dar V kayışları (TS 198/4, DIN 7753) olmak üzere ikiye ayrılır. Dar V kayışlarının ISO standardına göre SPZ, SPA, SPB ve SPC çeşitleri vardır. V kayışlarının kesitini, b genişliği, h yüksekliği ve imalat açısı tayin etmektedir. İmalat açısı $350-390 \pm 1$ arasında değişmektedir.



V kayışlarının özel bir hâli de birden fazla V kayışının mafsallı olarak birbirine bağlanmasıdır. Çalışma yerine göre bazı bölümleri çıkartılarak uzunluğu ayarlanabilir. Bu da montajı kolaylaştırmaktadır. Bundan başka varyatörlerde kullanılan genel V kayışları, çift taraflı V kayışları, çok profilli (tırtıllı) V kayışları, çok kanallı (birleştirilmiş) V kayışları da piyasada kullanılmaktadır.

Genelde kasnaklar GG-15 ve GG-20'den yapılır. Milin kasnağa geçen kısmına göbek, kayışın kasnağa temas eden kısmına ispit, göbekte ispit arasında kalan kısma ise gövde denir. Gövdeler dolu ya da kollu olarak yapılır.

Kaynakça

<http://carstechnic.com/motorarizalari/triger-kayisi-nedir/>

<https://www.tasit.com/araba-sozlugu/47826-2-nedir>

<http://otodetay.net/yaz%C4%B1lar/otomobillerde-hangi-kay%C4%B1%C5%9Flar-vard%C4%B1-ara%C3%A7-kay%C4%B1%C5%9F-%C3%A7e%C5%9Fitleri-nelerdir-ve-kay%C4%B1%C5%9Flar-ne-i%C5%9Fe-yarar.html>

<https://www.makinaegitimi.com/triger-kayisi-nedir-ne-ise-yarar/>

<http://www.arabagurmesi.com/triger-kayisi-nedir/>

<https://teknolojiprojeleri.com/teknik/v-kayisi-nedir-ne-ise-yarar>

<https://www.tasit.com/araba-sozlugu/47826-2-nedir>