

# ContiTech – Technikai információk

## AUDI A4 1.8 20 V (CT 919 K4/K5)

Probléma: a szíjhajtás zajos rövid használat után.  
Ok: az újonnan felszerelt feszítőgörgő nincs kellő távolságra a motortól, a szíj ferdén fut.

Megoldás: az 1998-ban vagy korábban gyártott modellek esetén a feszítőt tartó menetes csapot (1) is ki kell cserélni. Az új verzióban egy előszerelt távtartóval ellátott menetes csap (2) található. A probléma, hogy 2 méretben készítik a távtartót, így különböző pozíciót vesz fel a görgő. Az alvázsám alapján eldönthető, hogy melyik feszítőszeretet kell a járműre szerelni, de a munka elvégzésével érdemes ellenőrizni a görgő helyzetét és a szíj megfelelő futását.



## AUDI, VW 2,4/2,5 TDI 5 HENGERŰ (CT 939 K1-5)

Probléma: a feszítőgörgőről letörnek egy öntött rész vagy a feszítőrugó eltörik. A feszítés elenged, és a vezérlés átugrik.  
Ok: a feszítőgörgőn jól látható olajszenyeződés található. A teflonbevonatú csillapító görgő tönkremegy, ha olajjal érintkezik.  
Megoldás: minden alkalommal ellenőrizze a tengelyek tömítéseinek állapotát (forgattyús és vezérműtengely), szükség esetén cserélje a tömítéseket.



## OPEL, ALFA ROMEO, FIAT ÉS SAAB 1,9 JTD (CT 1105 K1)

Probléma: a vezérműszíjhajtás meghibásodik a görgő miatt. A műanyag felületen túlemeledés jele látszik (olvadás).

Ok: a hűtőfolyadék-szivattyú megszorul, a szíj hátlapja a nagy súrlódás miatt felhevül, majd ezt a hőt átadja a vezető görgőnek, ami ettől megolvad és deformálódik. A feszítés csökken, melynek következtében a vezérlés átugorhat.

Megoldás: a hűtőfolyadék-szivattyút kellő rendszerességgel kell ellenőrizni és minden vezérléscsere alkalmával cserélni kell.



## MITSUBISHI 1,3/1,5-ÖS MOTOROK (CT 738 K1)

Probléma: a feszítőgörgő eltörik.

Ok: a feszítőrugó hozzáér a görgő felületéhez, és elvágja a palástját.

Megoldás: a feszítőrugó helyzetét minden szerelés után ellenőrizni kell, hogy elkerüljék az érintkezést a rugó és a görgő között.

