

ContiTech – Technikai információk

FORD 2,5 DÍZEL (CT 1055/ CT 1054)

Probléma: a vásárolt vezérlésszettben található feszítőgörgő **2** eltér a járművön található feszítőtől **1**.

Ok: a Ford új feszítőgörgővel szerelteti a 2,5 literes dízelmotorjait. A szíjcsere alkalmával már az új feszítőt kell alkalmazni.

Megoldás: az új feszítő félautomata, közvetlenül a régi helyére szerelhető. A szerelés során a feszítőt a rajta található nyíl irányába kell fordítani, amíg a **2** ábrán látható módon a jelölések egybeesnek.



FORD 1,8 D (CT 983 K1/K2)

Probléma: a vásárolt vezérlésszettben található feszítőgörgő **2** eltér a járművön található feszítőtől **1**.

Ok: a Ford új feszítőgörgővel szerelteti az 1,8 literes dízelmotorjait. A szíjcsere alkalmával már az új feszítőt kell alkalmazni.

Megoldás: az új feszítő félautomata, közvetlenül a régi helyére szerelhető (50 Nm meghúzási nyomaték). A szerelés során a feszítőt a rajta található nyíl irányába kell fordítani. A bevágásnak az ütközőfüllel szemben, „3 óra” pozícióban kell lennie **3**.



AUDI, VW 2,5 TDI V6 (CT CT 984 K2 ÉS CT 1015 K2)

Probléma: a feszítőtartó kar hozzáér a feszítőgörgőhöz **1**, és dörzsöli, ami motormeghibásodáshoz vezethet.

Ok: a feszítő helytelen szerelése miatt **2** rövid futás után a kar hozzáér a görgő futófelületéhez. A 2. és **3** ábrán a feszítő motor felőli oldala látható!

Megoldás: a szereléskor fokozottan ügyelni kell a kar helyes pozíciójára (3. ábra).



DAIHATSU CUORE (CT 817)

Probléma: a szíj széle rojtosnak tűnik **1**.

Ok: a CT 817-ben kevlár szálak vannak, melyek a szíjgyártás során az 1. ábrán látható formát vesznek fel. Egy hagyományos vezérműszíj látható a **2** ábrán.

Megoldás: a szíj széle a gyártási technológia miatt tűnik elhasználódottnak. Ha ilyet tapasztalunk, a szíjat nem kell kicserélni!

