

ContiTech – Technikai információk

MITSUBISHI 1,8 GDI, VOLVO V40/S40 1,8 (CT 941 K1)

Probléma: röviddel a vezérműkészlet cseréje után a vezetőgörgő és a szíj túlhevül.

Ok: a feszítőgörgő blokkol, a szíj elcsúszik a görgőn, amitől az felhevül és a hőt továbbadja a vezetőgörgőnek, aminek megolvad a műanyag csapágykosara. A hibát általában a feszítőgörgő és a felfogató bak közötti súrlódás okozza.

Megoldás: a szerelési útmutatónak megfelelően végezzük el a görgő felszerelését és beállítását. Az óramutató járásával ellentétes irányba feszítsük a görgőt, majd 48 Nm-re húzzuk meg a feszítő rögzítőcsavarját.



AUDI, VW, SEAT, SKODA 1,9 TDI (CT 1044 K1)

Probléma: a nagyobbik vezetőgörgő eltörik. A motor tönkremegy.



Ok: túl kicsi a vezérműszíj feszítettsége, a laza szíj hátoldala elcsúszik a kisebb méretű vezetőgörgőn és felmelegszik. A hőt továbbadja a nagyobb vezetőgörgőnek, ami túlhevül, meggyengül és tönkremegy.



Megoldás: a szíjcsere alkalmával fokozottan ügyelni kell a megfelelő feszítés beállítására. A munka végeztével többször is forgassuk át a motort és ellenőrizzük újra a feszítőn található jelzéseket.



AUDI, VW, SEAT, SKODA 1,9 TDI (CT 946 K2, CT 1044 K1)

Probléma: a CT 1044 K1 készletben lévő alkatrészek számai különböznek a CT 946 K2 készletben szereplőkéitől.

Ok: a gyártó a CT 1044 K1 szettben használatos szíjat erősebb kivitelben készíti mint a CT 946 K2-ben, viszont az újabb szett felszerelhető a régebbi típusokra is, melyek gyárilag CT 946 K2-vel voltak szerelve.

Megoldás: a CT 946 K2 szett már nem elérhető, mindegyik típus a CT 1044 K1 szettel szerelendő.



OPEL 1,6/1,8 16V MOTOROK (CT 975 K1, CT 975 K3)

Probléma: a vezérműszíjkészletben található vezetőgörgő különbözik az eredetitől.

Ok: a gyártó előírásai szerint a szíj cseréjekor a régi fémgörgő (1. ábra) helyére egy műanyag görgőt (2. ábra) kell szerelni. Megoldás: az új görgő átalakítás nélkül beszerelhető az előző helyére.

