

Continental technikai információ

Ford Focus C-Max 1,6 Ti vezérműszíjcsere

A HXDA és SIDA motorkódú Ford 1,6 Ti motorok vezérműszíjcsereje 160 000 km vagy 8 év után válik aktuálissá. A művelet normaidője 2,9 óra. A szíjjal együtt érdemes kicserélni a feszítőt és a hűtőfolyadék-szivattyút is. Habár a szivattyút nem a vezérműszíj hajtja, de a vezérműhajtás mögött helyezkedik el, ráadásul a vezérműszíj feszítője a szivattyúhoz van rögzítve, így a hűtőfolyadék-szivattyú esetleges meghibásodása miatt a teljes folyamatot újra el kell végezni, amikor kötelező új szíjat használni akkor is, ha még nem érte el a 8 évet vagy a 160 000 km-t.

A művelethez a következő célszerszámok szükségesek:

1. Vezérműtengely-rögzítő szerszám – OE (303-1097)
2. Forgattyústengely-rögzítő szerszám – OE (303-748)
3. Lendkerékrögzítő szerszám – OE (303-393)
4. Lendkerékrögzítő szerszám – OE (393-393-02)
5. Ellentartó – OE (205-072)
6. Feszítőtárcsa-rögzítő – OE (303-1054)

ELŐKÉSZÜLETEK ÉS INTELMEK

A szerelés előtt minden esetben ellenőrizni kell a motor-kódot, valamint az akkumulátort le kell kötni. A motort mindig az óramutató járásával megegyező irányba forgassa, kivéve, ha a specifikáció mást mond. Csak a forgattyús tengely szíjtárcsájával forgassa a motort. Amikor a vezérműszíj nincs a motoron, semmi esetre se forgassa a vezérműtengelyt és a forgattyús tengelyt.

A SZÉTSZERELÉS MENETE

Vegye le a jobb első kereket és a sárvédő műanyag betétét. Vegye le a szervoolaj tartályát, de a csatlakozókat ne oldja. Vegye le a motorburkolatot, szerelje ki az indítómotort, oldja a kormányszervo nyomáskapcsolójának csatlakozóját, vegye le a hűtőrendszer-kiegyenlítő tartályt (a csatlakozókat nem szükséges oldani), és szerelje le a hűtőfolyadék-szivattyú szíjtárcsáját. A jobb oldali motortartó bakot és a vezérműburkolatot szerelje le.

Csavarja ki a forgattyús tengely rögzítő szerszám helyén lévő csavart **1**, **2**.

A szelepvezérlést az 1. hengernél kissé felső holtponthoz állítani kell, úgy, hogy a tárcsa fogain lévő jelölések 11 óránál legyenek. A kipufogó-vezérműtengely tárcsáján egy bemet-



1



2



3

szés, a szívószelep-vezérműtengely tárcsáján pedig egy pont jelölés található.

A forgattyús tengely rögzítő szerszámot (OE 303-748) helyezze be **3**, majd forgassa tovább a motort az óramutató járásával megegyező irányba, amíg a forgattyús tengely felütközik a szerszámon. A vezérműtengely tárcsáin lévő jelöléseknek 12 óránál kell lenniük.

Szerelje fel a vezérműtengely-rögzítő szerszámot (OE 303-1097). A szerszámnak megfelelően kell illeszkednie a tárcsákhoz **4**.

Helyezze be a lendkerékrogzító szerszámot (OE 3003-393 és 303-393-02) az indítómotor helyére **5, 6, 7**.

Vegye le a forgattyús tengely ékszíjtárcsát. Ehhez érdemes az ellentartó szerszámot (OE 205-072) használni.

Vegye le az alsó szíjvédő burkolatot **8**.

A vezérműszíj feszítőjét állítsa úgy, hogy a rögzítő szerszám (OE 3003-1054) legyen a helyére illeszthető.

A szíj ezután leszerelhető.

AZ ÖSSZESZERELÉS MENETE

Ellenőrizze a vezérlési pozíciókat a szétszerelési folyamat 5–8. pontjainak megfelelően.

Szerelje be az új hűtőfolyadék-szivattyút és az új feszítőgörgőt.

Helyezze fel a szíjat a kipufogó-vezérműtengelyre az óramutató járásával megegyező irányba. A felszerelés során ügyeljen a szíj épségére és feszességére a szíjtárcsák között. Vegye ki a rögzítőt a feszítőgörgőből.

Szerelje vissza az alsó szíjvédő burkolatot.

Rögzítse a forgattyús tengely szíjtárcsát új csavarral. Vigyázat! 2 különböző hosszúságú csavar is kapható. A 2005/08-as modellekig M12x29-es csavarokat kell használni (40 Nm + 90° meghúzási renddel), a 2005/09-es modellektől pedig



5



6



7



4

M12x44,5-es csavarokat kell használni (40 Nm + 90° meghúzási renddel). Érdemes ellenőrizni a menetes furat mélységét, hogy megbizonyosodhassunk, hogy a megfelelő csavart használjuk. 42 mm mély furat esetén M12x29, 52 mm mély furat esetén M12x44,5-es csavart kell alkalmazni. Használja az ellentartót (OE 205-072).

Vegye le a rögzítő szerszámokat.

Forgassa körbe a motort kétszer az óramutató járásával megegyező irányba úgy, hogy az első hengerben a dugattyú a felső holtpontban legyen. Helyezze vissza a rögzítő szerszá-



8

Mercedes Vaneo központi zár probléma

A 2002 és 2005 között gyártott Mercedes Vaneónál meg-
esik, hogy a rádiófrekvenciás vezérlésű központi zár magától
oldja a zárat, és az utastér-világítás sem kapcsol le vezetés
közben, akkor valószínűleg érintkezési probléma van va-
lamelyik tolóajtónál. A B1101 hibakód gyakran kiolvasható
ilyenkor a hibatárolóból. A kód a központi zár kapcsoló
vezérlő körét javasolja ellenőrizni, de ez félvezető lehet,
ugyanis ez a vezérlő kör a rádiófrekvenciás központi zár ve-
zérléssel rendelkező járművekbe nincs beépítve. A probléma
forrása a tolóajtóban lévő kábelek feszülése lehet, ami miatt
egy kábel kicsúszhat az alsó érintkező kapcsolóból, így a ve-
zérlő úgy érzékeli, hogy az ajtó nyitva van és felkapcsolja az
utastér-világítást. Ha az érintkező hibás, akkor azt cserélni
kell, és úgy kell összeszerelni a rendszert, hogy a kábelek ne
feszüljenek az ajtóban.

mokat. Ha azok megfelelően illeszkednek, akkor a vezérlés
megfelelő. Ellenőrizze a szíjfeszességet is.

Szerelje le a rögzítő szerszámokat, a motorblokkba szerelje
vissza a csavart (20 Nm meghúzási nyomaték). Szerelje
vissza a művelet elején leszerelt alkatrészeket.

Meghúzási nyomatékok: szíjburkolat: 9 Nm, hűtőfolya-
dék-szivattyú szíjtárcsa: 27 Nm, motortartó bak motor ol-
dali csavarok: 80 Nm, motortartó bak kocsiszekevény oldali
csavarok: 90 Nm.

Rögzítse az adatokat a szíjhoz járó matricán, majd ragassza
azt a motorburkolatra.

Tegyen egy próbakört a járművel.

(ŐRI PÉTER)

Forrás: ContiTech Press / 2014. november

VW Transporter T4 Hall-szenzor hiba

Ha az 1995-ös évjáratú, 2,5 liter lökettérfogatú, Digifant
befecskendezőrendszerű, ACU motorkódú T4-es Trans-
porter motorja lefullad vagy egyenetlenül jár, akkor a hiba
oka lehet az elosztóban lévő Hall-jeladó meghibásodása. Az
alábbi hibakódok jelenhetnek meg kiolvasás után:

17978 – Adatkábelhiba, nem lehetséges jel, immobiliser
aktív

01087 – Motorvezérlő alapbeállítás hiba

00546 – Diagnosztikai interfész vagy kábelköteghiba.

A fenti kódok törlése és az immobiliser újratanítása után a
jármű elindul, de a hibajelenségek újra előjönnek. A fenti
félvezető hibakódok a Hall-jeladó hibájára utalnak. Mivel
külön a jeladó nem cserélhető, ezért a komplett elosztó
cserélendő. Ezután már a hiba véglegesen törölhető, és az
immobilisert fel kell tanítani a motorvezérlőhöz.

Audi A6 1.9 TDI gyenge motorteljesítmény

Az 1998 és 2003 között gyártott, 1.9 TDI VTG turbófeltöltő-
vel szerelt Audi A6-osok esetében, de más, hasonló motorral
szerelt modellnél is, ha a kipufogó figyelmeztető lámpája
világít a műszerfalon, és a motorteljesítmény is messze el-
marad az elvárttól, akkor valószínűleg az alábbi hibakódok
is szerepelnek a tárolóban:

P1550 – töltőnyomás a tűrészatáron kívül,

P1556 – töltőnyomás az alsó tűrészatár alatt,

P1557 – töltőnyomás a felső tűrészatár fölött.

Első lépésként érdemes a vákuumrendszert átvizsgálni, de
leggyakrabban a VTG turbófeltöltő álló lapátmozgást állító

mechanizmus korróziója okozza a problémát, ugyanis a
rozsdá miatt akadozhat vagy teljesen le is ragadhat az
állítómű, ami nagy reakcióidőt vagy az állítás teljes hiányát
eredményezheti. Szemrevételezéssel érdemes ellenőrizni
az állapotát, majd diagnosztikai eszközzel működésre bírni
az állítót. Amikor két végpont között mozog a mechaniz-
mus, nem szabad akadoznia vagy rángania. Meg lehet
próbálni eltüntetni a rozsdát és kenő/védő réteggel ellátni
a rudazatot, de ha ez nem segít, akkor a turbófeltöltőt ki
kell cserélni. Ilyenkor a gyártói előírásoknak megfelelően
járjunk el.