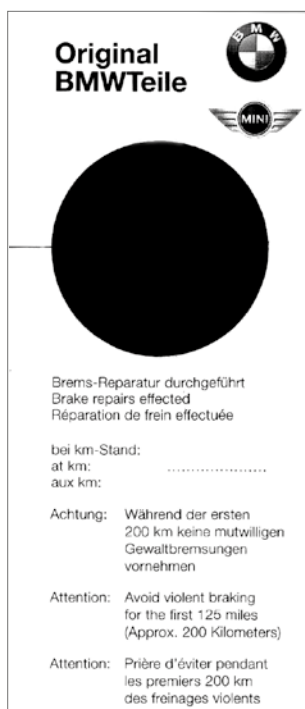


BMW általános előírás a fékek bejáratására

A BMW általános előírása a fékek üzemkész állapotba hozására – nevezzük bejáratásnak és vagy régi szakmai kifejezéssel vasalásnak – ha féktárcsát és fékbetétet cseréltünk:

- 100 km/h sebességről közepes lassulással fékezzünk 50 km/h sebességre, majd gyorsítsunk ismét 100 km/h-ra, ezt a ciklust hatszor ismételjük meg, egy ciklus kb. 500 m út alatt történjen meg.
- 100 km/h sebességről közepes lassulással fékezzünk 50 km/h sebességre, majd gyorsítsunk ismét 100 km/h-ra, ezt a ciklust ötször ismételjük meg, egy ciklus kb. 250 m út alatt történjen meg.
- Ismételjük meg az 1. pont alatt leírtakat.
- A gépkocsi haladása közben engedjük a féket lehűlni, majd kétszer, háromszor fékezzük állóra az autót.



Ezt az eljárást végigcsinálni például egy belvárosi autószerveznek nem problémamentes feladat. „Csúcsragadozóknál” pedig nagyon tanácsos lenne. Ma a BMW szervizekben a féktárcsa-, fékbetétcsere utáni fékbejáratást kicsit egyszerűsítik. A minden fékbetét gyári dobozában megtalálható figyelemfelhívó cédulát átadják az autósoknak, kérve, hogy lógassa fel a visszapiillantó tükörrre és tartsa be az arra nem magyarul írtakat: az első 200 km-en, ha lehet, tartózkodjon a gépkocsi vezetője az indokolatlanul erőszkos fékezéstől.

Nszl

Continental

CT 1014 K3 utólagos készlet

Típus: Opel/GM 1,7 DTI motor, 328703-as motorszámig

Probléma: Az új feszítő nem illeszkedik a régi helyére. A támasztóbak ferdén illeszkedik a motorra, ezért nem lehet felszavazni rá.



1 A régi feszítő (CT 1014 K1)

Ok: Az Opel „TIS” diagnosztikai rendszer szerint a régi – CT 1014 K1 – szett 1 már nem használatos. Helyette az új – CT 1014 K3 – szett 2 kerül beépítésre (328704 motorszámig).

Megoldás: Azért, hogy az új kialakítású feszítőgörgőt fel lehessen szerelni, egy (a csomagban mellékelte) távtartó csavart kell a befecskendezőszivattyúba hajtani. A régi tartóbakot is le kell cserélni a



2 Az új feszítő (CT 1014 K3)



3 Az új tartóbak

3. ábrán látható darabra. Erre azért van szükség, mert az új feszítő nem rendelkezik azzal a lemezzel, ami a régi konstrukcióban távtartóként szolgált. A csavarok meghúzási nyomatéka: 49 Nm.

Forrás:

Contitech Technical Info 21.

Új kialakítású görgő

Típus: Opel/GM 1,7 D motor (CT 1014 K2/K3/K5)

A CT 1014 K2/K3/K5 készletben a vezetőgörgőt eltér a járműbe korábban szerelt változattól.

A régi görgőt (V 55317) az Opel „TIS” diagnosztikai rendszere szerint már nem használják. Helyette az új, V 55368 jelű

kerül beszerelésre. Az új konstrukció nagyobb csapággal rendelkezik és lecsökentették a peremét.

A módosítások ellenére az új görgő minden átalakítás nélkül beszerelhető a régi helyére.

Forrás:

Contitech Technical Info 25.



A régi görgő (V 55317)



Az új kialakítású görgő (V55368)