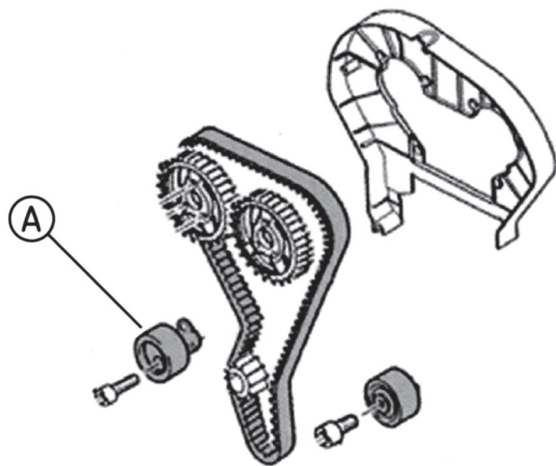


# Statikusból automatikusra

Ahogy a gépkocsigyártók folyamatosan fejlesztik az alkatrészek konstrukcióját, gyakran a már ismert modelljeikben is áttérnek az újaknál alkalmazott megoldásokra, új verziókkal cserélik le a régi elemeket. Ezek sokszor teljesen másképpen néznek ki, és ha a szerelő nem tud a változtatásról, értetlenül áll a dolgok előtt.

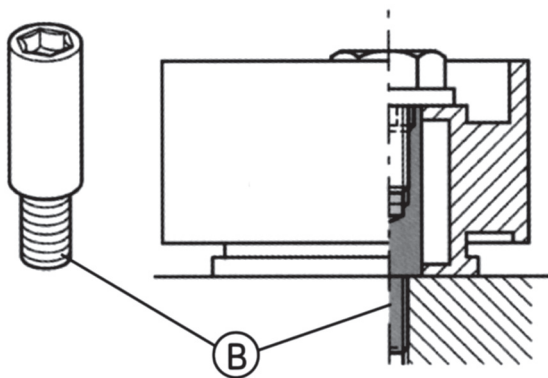


## A PSA 1.8 16 V XU7J P 4 motor

A szíj hosszabb élettartama érdekében ezeken a motorokon a PSA automatikus szíj feszítő egységet javasol a statikus helyett (A).

A manuális szíj feszítő egység automatikusra történő cseréjéhez el kell végezni bizonyos további műveleteket a szíj feszítőn és a vezetőgörgőkön.

Távolítsuk el a régi, statikus szíj feszítőt és a távtartót (B).

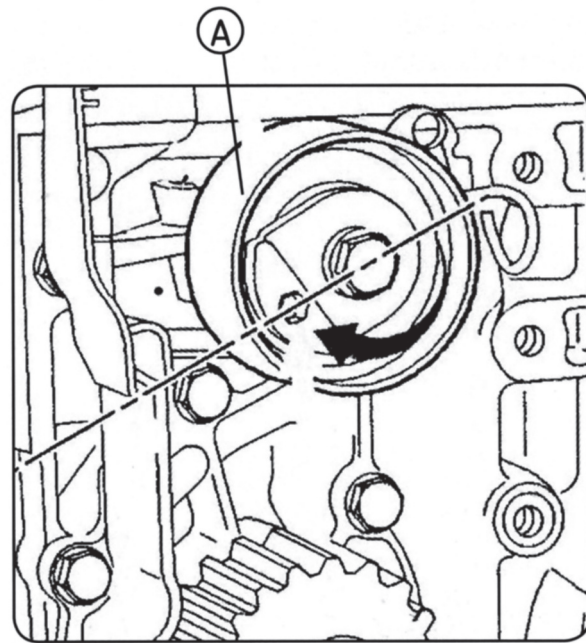


## A vezetőgörgő felszerelése

Keressük meg a motoron a vezetőgörgőt és a készletben található új csavarral rögzítjük 37 Nm nyomatékkal, használjunk csavarrögzítőt is.

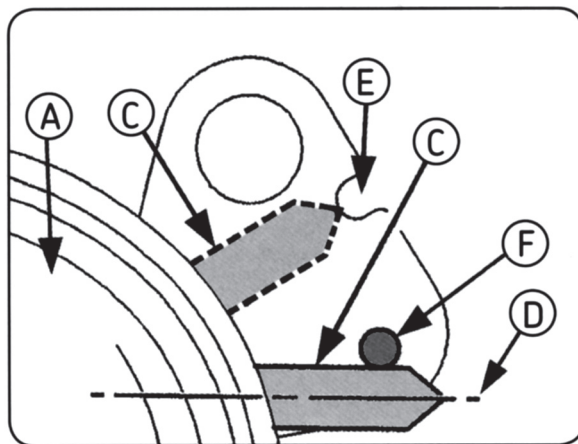
Az automatikus szíj feszítő egység felszerelése:

- A feszességjelzőnek az (F) furatban lévő csapszeg mögött kell lennie.
- Szereljük fel az automatikus szíj feszítőt (A) az új csavarral, majd húzzuk meg kézzel. Fontos, hogy ellenőrizzük, hogy a



hatszögletű lyuk és az alaplemez a motor szélével párhuzamos-e. Szereljük fel a vezérműszíjat, majd távolítsuk el a rögzítő csapszeget.

- A kezdeti feszesség beállításához a (C) feszességjelző nyilat a (D) helyzetbe kell visszaállítani úgy, hogy az alaplemez az óramutató járásával ellentétes irányba forogjunk el. A csavart húzzuk meg 21 Nm-es nyomatékkal.
- Forgassuk körbe a motort négyszer.



- A végleges feszesség beállításához kissé lazítsuk ki a rögzítőcsavart, majd az alaplemez elforgatásával az óramutató járásával megegyező irányba a (C) jelzőnyilat állítsuk az (E) állásba. A csavart húzzuk meg 21 Nm-es nyomatékkal.
- Forgassuk körbe a motort kétszer.

- Ellenőrizzük, hogy a jelzőnyíl még mindig az (E) állásban van-e.

Forrás: SKF