

## Contitech technikai infó

Probléma a CT 908 K1 szíjszett (VW/Audi/SEAT/Skoda 1,6/2,0 l 8 V) beszerelése után. Kis idővel a szett beépítése után hideg motornál futási zajok keletkeznek (a szíj nem fut egyvonalban). A bordásszíjnál a feszítőgörgő belső oldalán futva nyikorgó hang keletkezik. Ennek kiküszöbölésére a feszítőgörgőt

a végleges beállítás előtt a jelölésig ötször teljesen meg kell feszíteni és visszalátítani. Továbbá biztosítani kell a feszítőgörgő teljes felületű, tiszta felfekvését.

*Forrás:* ContiTech Antriebssysteme GmbH, TechnicalInfo-30



## A légszákok az autóval azonos élettartamúak?

A légszákok már több mint 30 éve teszik biztonságosabbá autóinkat az utakon. 2010-ben ünnepelte a „lufi” 30. születésnapját sorozatgyártásban. Közel 20 éve majdnem minden modellben szériafelszerelés ez az életmentő segédeszköz. Manapság a vezető-, az utasoldali, az oldal- és a fejlégszákokkal együtt gyakran több mint 6 modul van beépítve egy autóba.

### Gyakran definiált a csereperiódus

Ezek a rendszerek mennyire „tartósak”? Nem kevés autógyártó definiált csereperiódust a kezelési utasításokban, szervizfüzetekben vagy a beltérben elhelyezett matricán. „Elemcsere 4 évenként” vagy „a légszák komplett cseréje 15 év után” vannak feljegyezve. Az okok között szerepel a gázgenerátorban esetlegesen fellépő kémiai-fizikai öregedési folyamat. Következmény: előregedés miatt nem elegendő gáz fejlődik.

A korai időkben nem volt biztonsággal kizárható a gázgenerátorok öregedési folyamata. Az utóbbi években nagy számban érték el ezek a rendszerek a csereidejüket és néhány autógyártó a korábbi ajánlását revideálta.

### Cserehatáridő olykor visszavonva

Ma sok autógyártó a légszákrendszerek élettartamát az autó élettartamával megegyezőnek tekinti, emiatt nincs szükség a rendszeres cserére. A BMW, a Chrysler, a Jeep, a Dodge, a Kia, a SEAT, a Skoda, a Suzuki és a Volvo ezt adta meg az AUTOHAUS-SchadenBusiness megkeresésére.

Azok a márkák is, amelyek eredetileg cserehatáridőt adtak meg, mint például az Audi, visszamenőlegesen módosították a szervizutasítást, hogy nem szükséges a csere. „A német autógyártók az autók légszákmoduljait megvizsgálták, és arra az eredményre jutottak, a légszákmodulok cseréje nem szükséges a jármű teljes élete során. A szervizutasításokban eddig előírt időpontokat ennek megfelelően törölték” – áll a VDA egyik közleményében. További gyártókat is megemlítenek: Audi, BMW, Daimler, Ford, Opel, Porsche és Volkswagen.

### Rendszeres ellenőrzés és csere

Egyes márkák továbbra is ellenőrzéseket írnak elő a normális járművizsgálatok keretén belül. A Toyotánál és a Nissannál például 10 éves kortól kétévenkénti ellenőrzést írnak elő. A komplett csere azonban ezekben az esetekben sem szükséges.

Az Alfa Romeo, a Fiat, a Hyundai, a Lancia és a Renault szigorúan definiált csereperiódust ír elő. Az Alfa Romeónál, a Fiatnál és a Lanciánál számos modellsorozat legkülönbözőbb évjárataitól kezdve egészen az aktuális gyártmányokig terjed a sor. A légszákrendszert 14, valamint 15 évente cserélni kell. A szíjfeszítők esetében modelltől függően 10 vagy 15 évenként, a spirálkábelt 10 évenként kell cserélni. A Renault-nál a cserekötelezettség csak a légszákra és szíjfeszítőre vonatkozik elemes tápellátással és 1993 előtti gyártással. Ebben az esetben nem az egész rendszert, hanem csak az elemet kell rendszeresen kicserélni. A Hyundai az 1999-es modelléig ír elő cserét tízévenként.

(SzJ)

*Forrás:* www.autohaus.de