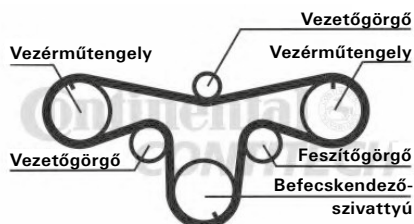


Vezetőgörgő-meghibásodás

A vezetőgörgő meghibásodása túlhevülés következtében a ContiTech CT 1079 K1 szíjkészletéből (Opel, Renault, Saab 3,0 V6 DTI motoroknál).

Probléma:

A kit beszerelése után rövid idővel a szíjhajtás túlhevülés következtében meghibásodik.



Ok:

A vezetőgörgő a hibás szerelés következtében blokkolódik!

Ez a szíj túlhevüléséhez vezet, mely így a melegeket a többi alkatrésze is átviszi. Következésképpen a szíjhajtás meghibásodik.

Megoldás:

A vezérműtengelyek közötti vezetőgörgőt a kiemelkedő belső peremmel kell a motorra szerelni. Ellenkező esetben a görgő nem a megfelelő pozícióba kerül és blokkolódhat (lásd a szíj külsején a csúszásnyomokat).

Forrás: ContiTech Antriebssysteme GmbH, TechnicalInfo-28



Túlhevült alkatrészek

Contitech technikai info

Feszített vezetőgörgő – új szíj

Audi, VW, Seat és Skoda 1,6 TDI és 2,0 TDI (CR) motorokhoz az eddig használt 6PK1140 ELAST (OE-szám 03L903137G) hosszbordásszíjat tovább már nem szállítják. Az utód szíjat 6PK1070 (OE-szám 30L903137) azonban nem lehet közvetlenül a régi pályára felszerelni!



Gyári kísérletek szerint a szíj jobb futása végett módosítani kellett a szíjfeszítést. A régi szíj a módosított pályához már nem illeszkedik, ezért kell új méretű hosszbordás szíj.

A vezetőgörgőt feszítővel látták el (az újegység OE-száma: 038903315AH). Az új egységet a régi helyére M8x50 csavarral (OE-szám N10640801) lehet felszerelni.

(Nszl)

Forrás: ContiTech Antriebssysteme GmbH, TechnicalInfo-27

Ford Transit 2.2 D TDCi és a „védőírat”

2007-es évjáratú Ford Transítot vetett a sors a műhelybe. Motorkód: QVFA, 81 kW, 2.2 D TDCi. Ezek a motorok a Fiat Ducatókban is megtalálhatók. Előzetesen telefonon értesítettek minket, hogy jönne az autó, és néhány szóban ismertették a gondot: a jármű nem megy, zakatol és borzalmasan füstöl. Mivel látatlanban vétség nyilatkozni a hiba okáról, így hiába is kérdeztünk telefonon, nem nyilatkozott senki sem. A megérkezést követően feltűnő volt, ahogyan a gép megállt, szabályosan patakzott a motorolaja. A motorteret megvizsgálva látszódtott, hogy a szelepfedélnél folyik a „vére”. Beindítva az is kiderült, mitől van kolompoló hangja. Az 1-es és 2-es porlasztók teljesen fel voltak lazulva, és a munkakütemeknek megfelelően emelkedtek, illetve süllyedtek a helyükön. Ennek hatására kiszivattyúzták a motorolajat. A szelepfedél természetesen műanyagból készült. Váratlanul megjelent a tulajdonos is. Azonnal vigyük márkaszervizbe, kérte, mivel még garanciális. A forgalmat látva nem mertem vitatkozni, hogy miért lenne garis, mikor 2007-es....

Elvittük a szervizbe. Ott megállapították azt, amit mi is mondtunk, hogy kilazultak a porlasztók, és örüljön, hogy nem lyukadt át a dugattyú. Persze mindezt márkaszervizes áron számították. Adtak a tulajnak ajánlatot a javításra, ő úgy határozott, hogy mi végezzük el a javítást, mivel a Ford szerint már nem garis a kocsi. Nagy harc lehetett a szerviz és az ügyfél között. A jármű DENSO típusú porlasztóval van szerelve, melyről köztudott, hogy csak teljesen cserélhető a rendszer, tehát csak csúcsot nem lehet cserélni. Valamiképpen mégis tudtam szerezni 4 csúcsot. Kicseréltük, bemérettem őket. Azonban feltűnt valami az egyik csúcson. Teljesen kipúposodott az oldala. A csúcsból csak nagy erőfeszítés árán sikerült kihúzni a tüt, melyen erős berágódás nyomai voltak láthatók. A Denso-rendszer sajátossága, hogy alapjáraton akár 1000 bar-t is tud ingadozni a tüzelőanyag nyomása. Véleményem szerint ez is rájátszott a porlasztócsúcs ilyen jellegű deformálásához. Itt azonban van egy lényeges momentum, mely szerint ennél a rendszernél alapjáraton korrekciót kell mérni. Megtettem, de nem volt semmi eltérés sem előtte, sem utána.

Végül felhívtam az ügyfél figyelmét: „Az autó az ügyfél kérésére nem a Ford által előírt javítási technológia szerint lett javítva, így a későbbi meghibásodásból eredő javítás kizárólagosan az ügyfelet terheli.” Vélhetően megértette, mi mindent jelent ez.

Végezetül a járgány működik, ajándékként pedig kapott egy olajcserét. (JeL)

Vajon – ha tényleg erre a javításra visszavezethető hiba lép fel – mit szól ehhez a „védőírat” (ezt alá kell írtni!) a fogyasztóvédelem vagy, ha később perre kerül a sor, miként dönt a bíró. Félő, hogy nem sokat ér.