

entstehen, entgegengesetzt sind. Und nach den Gesetzen der Physik heben sich entgegengesetzte Kräfte teilweise auf.

Um die gewünschte Schwingungsreduzierung zu erreichen, ist es notwendig, das Ovalrad, die automatische Zahnriemenspannrolle und den Gummizahnriemen mit Glascordzugstrang und Geweberücken optimal aufeinander abzustimmen. Die Kräfte, die auf Zahnriemen und Komponenten eines Motors einwirken, werden mit dieser Technologie um bis zu 40 Prozent reduziert. So kann der Zahnriemen um rund 1/3 schmäler ausfallen oder bei gleicher Breite hat er eine höhere Lebensdauer.

Dadurch ist praktisch ein Lifetime-Einsatz ohne Zahnriemenwechsel auch bei höchstbeanspruchten Direkt-Einspritz-Motoren möglich. Zudem werden wartungsfreie und geräuschärmere Antriebe möglich, mit denen sich die Anforderungen der Euro 4 und Euro 5-Norm leichter erfüllen lassen und die den Kraftstoffverbrauch senken. Gleichzeitig sind Baugrößen möglich, wie sie von Kettenantrieben bekannt sind. Die neue Technologie wird in Deutschland erstmals für TFSI-Motoren von Audi eingesetzt.



Die Ovalradtechnik, mit dem Automechanika Innovation Award 2004 ausgezeichnet, entwickelten ContiTech und Litens gemeinsam.

4. Praxistipps

Einbauhinweis Zahnriemen Profil HTD2 entspricht Conti Profil HTDA

In verschiedenen Einbauanleitungen für die Zahnriemenmontage bei Volvo S40 / V40 1.9 TD, Bj. 1996 – 99 mit Motorcode D 4192 T (Renault Motor) wird darauf hingewiesen, dass falls das Einspritzpumpenrad mit „HTD2“ gekennzeichnet ist, ein Zahnriemen mit entsprechender Aufschrift montiert werden muss. Es handelt sich bei der Bezeichnung „HTD2“ um die Hersteller eigene Profilbezeichnung eines Wettbewerbers, die dem Conti-Profil HTDA entspricht.

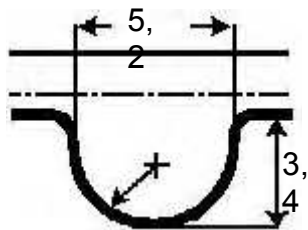


Der Hinweis erfolgt, da während der Bauzeit dieser Modelle zwei Zahnriemen mit verschiedenem, sich ähnelndem Profil, aber gleicher Zähnezahl (153) und gleicher Breite (25 mm) verbaut wurden.

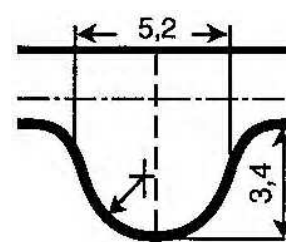
Dadurch kann es zu Verwechslungen kommen, die die Lebensdauer des Riemens extrem beeinträchtigen können.

Conti:

Standard Profil HTD



Standard Profil HTDA



Wettbewerber:

HTD

HTD2

Volvo 1.9 TD: CT 966 bis Mot.-Nr.:3534

CT 935 ab Mot.-Nr.:3535

Die richtige Abgrenzung ist auch in der aktuellen Zuordnungsliste PKW 2004 – 2005, sowie in TecDoc für die betroffenen Fahrzeuge aufgeführt.

Info: In der ContiTech Broschüre „Praxistipps“ sind sämtliche von ContiTech für den Automobilbereich hergestellten Profile, deren Abgrenzung, d.h. welche Profile in welchen Scheiben laufen können, aufgeführt.

Unterschiedliche Zahnscheibenprofile bei Opel (GM)

Aus gegebenem Anlass weisen wir nochmals darauf hin, dass Opel (GM) bei den Zahnriementrieben, abhängig vom Motortyp, zu unterschiedlichen Zeitpunkten ein geändertes Zahnscheibenprofil verbaut hat.

Bei Austausch der Riemen werden häufig auch die Kühlmittelpumpen ersetzt. Hierbei ist besondere Vorsicht bei der Auswahl geboten, da ein falsches Zahnscheibenprofil unweigerlich zum Zerstören des Zahnriemens führt und ein kostspieliger Motorschaden droht.



Im Zweifelfall immer vor der Montage den Zahnriemen mit der Kühlmittelpumpe vergleichen und den Zahnriemen mit der Zahnscheibe der Kühlmittelpumpe manuell umschlingen und auf absolute Zahnpaarung achten.

5. Programmänderung / Neuaufnahmen

Keilrippenriemen

Gelöschte Keilrippenriemen

Gelöscht	Bemerkung
3 PK 925	Keine Bedarfe
8PK1635	Keine Bedarfe

Neue Keilrippenriemen

Dimension	Einsatz
5 PK 880 *	OPEL Sigmun 2.0 Turbo
5 PK 1546 *	OPEL ASTRA H 1,6, +AC
6 PK 1215 *	FORD FOCUS C-MAX 2.0 TDCI
7 PK 1040	BMW 750i, E38 V12, OE:11287512972
7 PK 1785 *	RENAULT New Espace 2.0 , 1.9dCi,
7 PK 2345 *	MB OE 0199972197
8 PK 1755 *	Diverse , Solaris Bus
9 PK 1890 *	MB OE 541 997 08992
11 PK 1890	MB OE: 5419972692
11 PK 2835 *	MB OE 541 997 27 92
14 PK 1590 *	MAN FrigoBlock

* verfügbar Dezember 2004

