

Diesel:

1.7 CDTI: 4 Zylinder, 1686 cm³ , Motorcode: Z17DTL (59 kW); Z17DTH (74 kW)

Motorsteuerung: *CT1078** (HTDA 1229 9,525M 25) z=129

6 PK 1275 (Generator ohne Klimaanlage)

6 PK 1620 (Generator mit Klimaanlage)

Ab Juli/August 2004 wird die Motorenpalette um den 1.9 CDTI Diesel mit 110 kW erweitert.

4. Praxistipps

Fluchtungsfehler im Riementrieb

Nicht nur dem Zahnriemen, auch dem Keilrippenriemen wird im modernen PKW immer größere Bedeutung zuteil. Um auch hier eine reibungslose Funktion der angetriebenen Aggregate zu gewährleisten, sollte eine regelmäßige Funktionskontrolle des Keilrippenriemen-Triebs zum Fahrzeug Check dazu gehören.

Zu den häufigsten Ausfallursachen gehört leider immer wieder der **Fluchtungsfehler** im Riementrieb, der zwangsläufig zum Kantenverschleiß des Riemens führt. Das Abreiben des Materials der einzelnen Rippen kann an den äußeren Flanken dazu führen, dass der Zugstrang freigelegt wird, sich im weiteren Betrieb um die Kurbelwelle wickelt und dann aus dem Riemen ausgespult, bzw. herausgerissen wird. Dies kann bei einigen Motoren - wenn dieser Zugstrang als Fremdkörper in den Steuertrieb gelangt - zum Motorschaden führen!



Grund für diese Fluchtungsfehler sind oftmals **beschädigte oder nicht einwandfrei funktionierende Spanneinrichtungen**, wie z. B. schwergängige oder festsitzende Spannarme sowie feste oder durch Lagerschaden beschädigte Spann-/ bzw. Umlenksrollen.

Bei Keilrippenriemen, die über Aggregate wie dem **Generator** gespannt werden, sollte man die Aggregate auch auf die Fluchtung hin kontrollieren. Fragen, die sie überprüfen sollten: Sind auf der Gewindestange zum Spannen Beschädigungen vorhanden? Sind die Aggregate beweglich oder verbiegen sich beim Spannen einfach nur die Aggregatsträger?

Natürlich können auch **verschlissene Scheiben** oder der Schwingungstilger zum Beschädigen des Keilrippenriemens führen. Gerade bei Fahrzeugen mit hoher Laufleistung ist es möglich, dass das Material in der Oberfläche abgearbeitet und/oder das Gummilager selbst rissig und beweglich ist und somit der Sitz des Keilrippenriemen negativ beeinflusst wird.

So wichtig wie die **Spannung** eines Zahnriemens ist, so wichtig ist sie auch beim Keilrippenriemen. Ist die Spannung zu hoch, entstehen Geräusche. Ist sie zu niedrig, fängt der Keilrippenriemen/Keilriemen an zu flattern, verdreht sich in den Scheiben und fällt nach kurzer Zeit aus.

Die richtige Spannungseinstellung für Keilrippenriemen/Keilriemen sind unseren Praxistipps zu entnehmen. Darüber hinaus ist sie aber auch in den Bedienungsanleitungen der Spannungsmessgeräte (Krikrit) nachzulesen.

Da für die wenigsten Keilrippenriemen ein **Wechselintervall** vorgesehen ist, sollte die Werkstatt zu mindest bei jedem Zahnriemenwechsel auch den Keilrippenriemen erneuern!

