



THEMA

PureTech 1,2-l-Motoren
EB2-Motor Stellantis Group

PRODUKTBEZEICHNUNGEN

VKMA 03306 / VKMA 03307
VKMA 03306-1 / VKMA 03306-2

AUTOHERSTELLER - MARKEN



Peugeot
Citroen
Opel

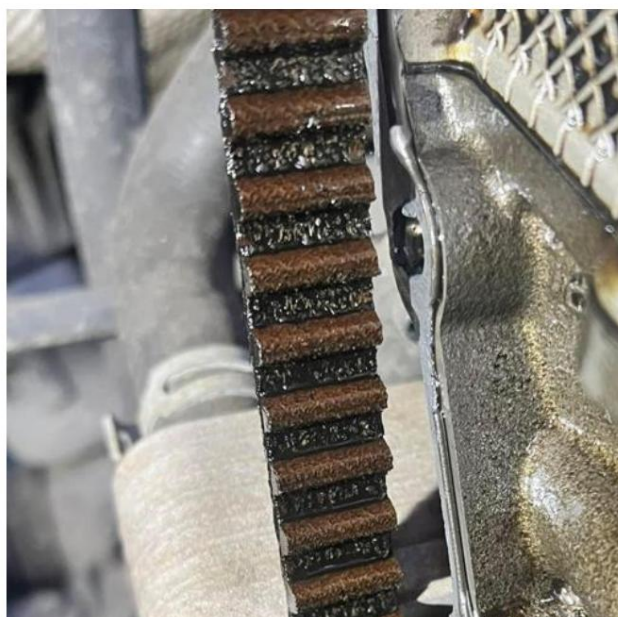


SKF-Kit	OE-Nummer (Entsprechung)
VKMA 03306	16 086 842 80, 16 108 724 80, 16 232 316 80, 16 290 801 80, 16 545 127 80, 16 545 160 80
VKMA 03307	16 115 101 80, 16 545 090 80, 16 545 128 80
VKMA 03306-1	16 086 842 80, 16 108 724 80, 16 232 316 80, 16 290 801 80, 16 545 127 80, 16 545 160 80 + Dichtungssatz Saugmotor
VKMA 03306-2	16 086 842 80, 16 108 724 80, 16 232 316 80, 16 290 801 80, 16 545 127 80, 16 545 160 80 + Dichtungssatz Turbomotor

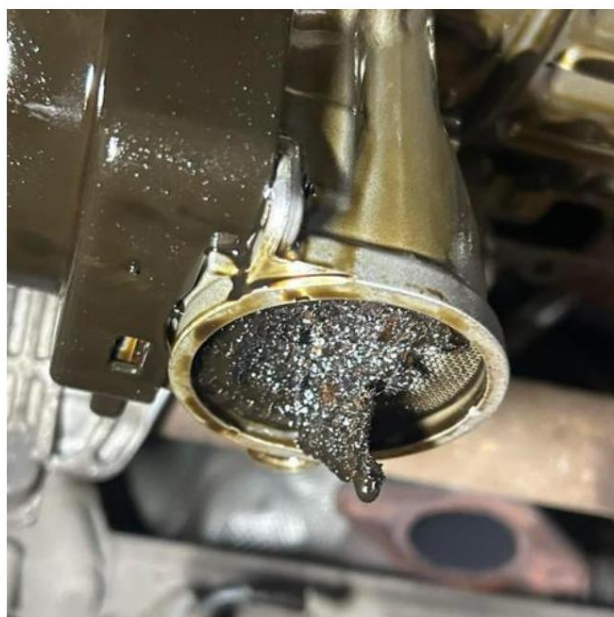
Fallstudie PureTech 1,2-l-Motoren

Problem: Extremer Zahnriemenverschleiß führt zur Verstopfung der Ölpumpe – Motorschaden die Folge

Wir haben mehrere Reklamationen untersucht, bei denen der Zahnriemen bereits nach vergleichsweise kurzer Zeit einen extrem hohen Verschleiß aufwies. Dies ist auf Abrieb des Riemenmaterials oder auch abgelöste Zähne zurückzuführen.



Extrem abgenutzter Zahnriemen.



Ölpumpe durch Zahnriemenabrieb verstopft.

Das Hauptproblem ist der vorzeitige Verschleiß des Zahnriemens, der sich allmählich zersetzt. Die dabei entstehenden Partikel können das Schmiersystem und die Magnetspulen der variablen Ventilsteuerung oder das Sieb der Ölpumpe (Filter) verstopfen. Dies führt dann zu Schmierproblemen (Öldruckverlust) oder zu Verunreinigungen an Nockenwelle und Ventilen. Das Problem entsteht durch den schnellen Abbau des Motoröls, insbesondere bei Fahrzeugen, die relativ selten (weniger als 15.000 km pro Jahr) und hauptsächlich im Stadtverkehr gefahren werden. Unter diesen Bedingungen neigt der 1.2 PureTech zur Ölverdünnung, wobei feine Tröpfchen unverbrannten Kraftstoffs an den Zylinderwänden herunterrutschen und sich mit dem Öl in der darunter liegenden Ölwanne vermischen.

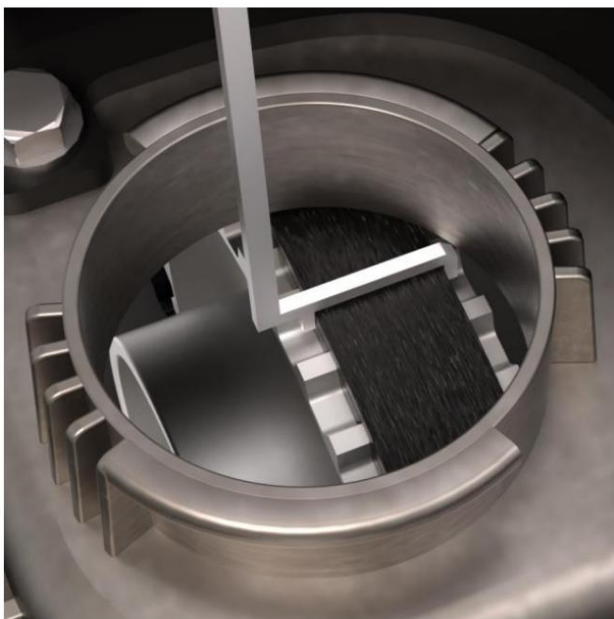
Die entstehende Mischung wirkt abrasiv auf den Riemen und erklärt den Verschleiß.

So vermeiden Sie Motorschäden

Hinweis: Die Installationsschritte müssen unbedingt genau befolgt werden!

Da es keine technische Lösung gibt, diesen Zustand zu verhindern, besteht die einzige Möglichkeit, den Riemen bei diesen selten genutzten Fahrzeugen zu schützen, darin, das Motoröl jährlich zu wechseln. Aus diesem Grund empfiehlt der Hersteller, den Zustand des Riemens bei jeder Routinewartung durch die Öleinfüllöffnung zu überprüfen. Beim Nachfüllen gießen Sie das Öl in eine Öffnung oberhalb des Zahnriemens. Durch dieselbe Öffnung können Sie einen Teil des Riemens sehen und so seinen Zustand bestimmen.

Zusätzlich sollte der Zustand des Riemens mit einer speziellen Lehre (Werkzeug-OE: G-0109-6) gemessen werden. Messen Sie den Riemen immer an drei verschiedenen Stellen.



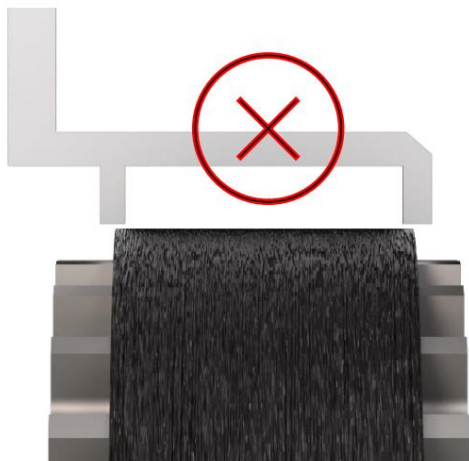
Zugang über den Öleinfülldeckel.



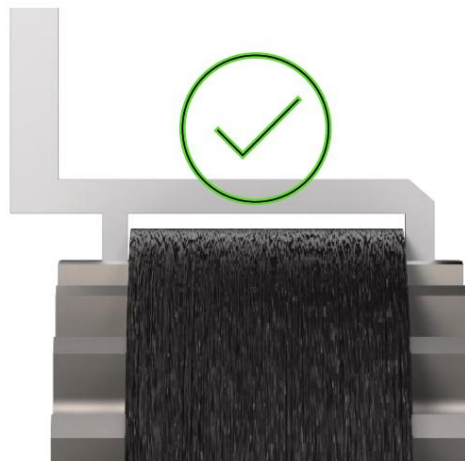
Messen Sie immer über die Zähne eines Riemens.

Hinweis: Das Austauschintervall für diesen Riemen beträgt 100.000 km oder 6 Jahre. Trotzdem ist es zwingend erforderlich, den Zustand des Riemens regelmäßig zu überprüfen, da das Intervall nur unter optimalen Bedingungen erreicht werden kann.

Darüber hinaus kann es zu Verstopfungen in der Vakuumpumpe und zur Ablagerung von Verunreinigungen am Ventilsitz kommen.

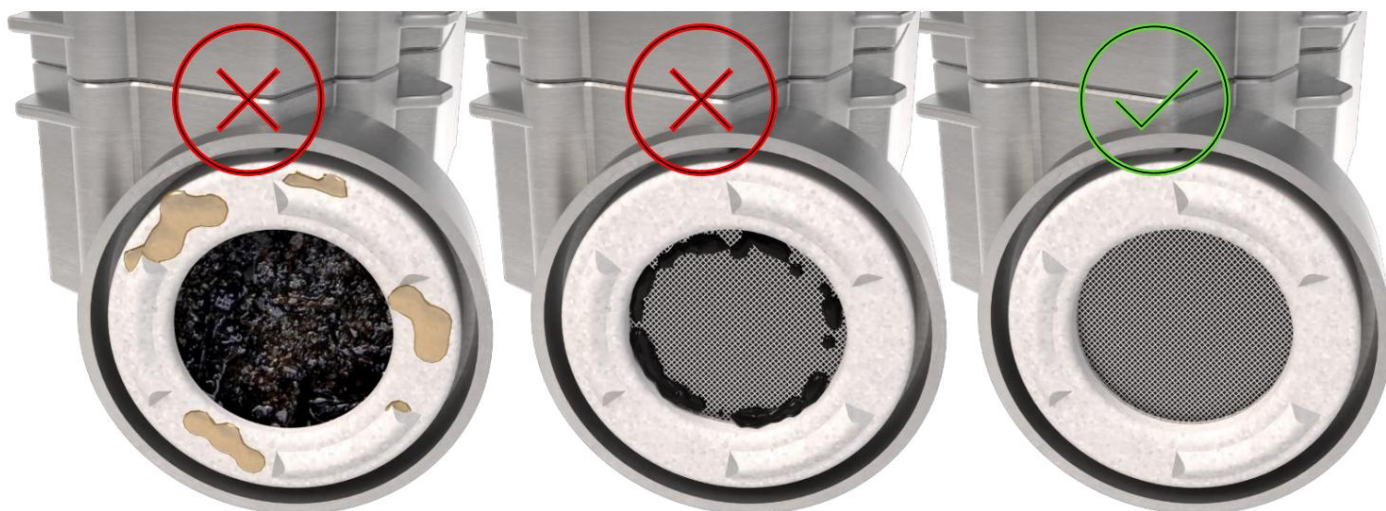


Der Riemen ist aufgequollen, die Lehre passt nicht mehr über den Riemen.



Das Messgerät passt über den Riemen, der Riemen ist ok.

Bei aufgequollenem Riemen ist ein Zahnriemenwechsel zwingend erforderlich und zusätzlich eine Überprüfung des Zustands der Ölpumpe:



Sind Verschmutzungen im Ölsieb sichtbar, müssen auch die Siebe der beiden Magnetventile des Nockenwellenverstellers sowie das Ölsieb der Vakuumpumpe auf Verschmutzung geprüft und gereinigt werden. Diese Verstopfungen gehen meist auch mit einem Fehler im Öldrucksystem einher, was zum leuchten der Öldruck-Warnleuchte führt.

Wenn aufgrund eines Riemenrisses ein Zahnriemenwechsel notwendig ist, empfiehlt es sich, zusätzliche Arbeiten durchzuführen:

- Überprüfen und reinigen Sie die beiden Magnetventile für die Nockenwellenverstellung, ggf. ersetzen
- Überprüfen und reinigen Sie das Ölsieb der Vakuumpumpe, ggf. ersetzen
- Ölpumpensieb prüfen und reinigen
- Ersetzen Sie die Verschlussschraube an den Turbolader-Ölleitungen
- Ersetzen Sie das Öl und den Ölfilter
- Öldruckregelventil prüfen und reinigen, ggf. ersetzen



Scannen Sie den QR-Code oder besuchen Sie vehicleaftermarket.skf.com mehr erfahren Premium SKF Produkte

Folgen Sie uns auf Social Media



Kontaktieren Sie den technischen Support von SKF, um Hilfe bei der Lösung Ihrer Fahrzeugprobleme und Antworten auf Ihre Fragen zu erhalten: helpline@skf.com