

Fabrikatorische Aufbereitung nach Euro-Norm 2.1

Nach der Euro-Norm 2.1 werden die grundsätzlich ersetzten Bauteile qualifiziert. Das heißt bei.

Schaltgetrieben:

Die fabrikatorische Aufbereitung nach der Euro-Norm 2.1 beinhaltet Ersetzung sämtlicher Dichtringe, sämtlicher Lagerungen der Wellen (ausgenommen Nadellager), sämtlicher Synchronisierungseinrichtungen der einzelnen Vorwärtsgängen und Hardparts nach Anfall. Zur Erklärung - Hardparts sind Teile, wie Hauptwelle, Antriebswelle, Vorgelegewelle. Diese werden bei der Aufbereitung geprüft und ggf. bei Beschädigung oder Verschleiß erneuert.

Die Euro-Norm 2.1 bedeutet nicht, dass das Innenleben des Getriebes aus kompletten Neuteilen besteht.

Automatikgetriebe:

Die fabrikatorische Aufbereitung nach der Euro-Norm 2.1 beinhaltet sämtliche Verschleißteile wie Innenlamellen, Außenlamellen, sämtliche Dichtringe, Filter, Arbeitskolben, sowie Freiläufe im grundsätzlichen Ersetzungsverlauf. Teile, wie Wandler und das Schaltgerät werden grundaufbereitet. Hardparts, wie Planetenradsätze und Ölpumpe, werden zerlegt, geprüft und ggf. bei Beschädigung oder Verschleiß erneuert.

Die Euro-Norm 2.1 bedeutet nicht, dass das Innenleben des Getriebes aus kompletten Neuteilen besteht.

Achsantrieb:

Die fabrikatorische Aufbereitung nach der Euro-Norm 2.1 beinhaltet sämtliche Dichtungen und sämtliche Lagerungen des Achsantriebes. Hardparts wie Tellerkegelrad, Gehäuse werden geprüft, ggf. erneuert.

Die Euro-Norm 2.1 bedeutet nicht, dass das Innenleben des Getriebes aus kompletten Neuteilen besteht.

CVT und Doppelkupplungs- Getriebe:

Die fabrikatorische Aufbereitung nach der Euro-Norm 2.1 beinhaltet sämtliche Dichtungen, Reiblamellen und Stahllamellen der Anfahrkupplung, Gleitschienen der Kette, sowie die Lagerung der Primär- und Sekundärwellen. Hardparts, wie Scheibensatz 1, Scheibensatz 2, Kette, Ölpumpe, werden nach Bedarf erneuert. Schaltschiebergehäuse wird instandgesetzt, bei den Getrieben, die als CVT ausgeführt sind, werden die Wandler grundsätzlich erneuert. Bei Multitronic Getrieben wird die Anfahrkupplung laut Angaben des Herstellers umgebaut. Software Aktualisierungen sind grundsätzlich bei der einbauenden Werkstatt durchzuführen.

Die Euro-Norm 2.1 bedeutet nicht, dass das Innenleben des Getriebes aus kompletten Neuteilen besteht.