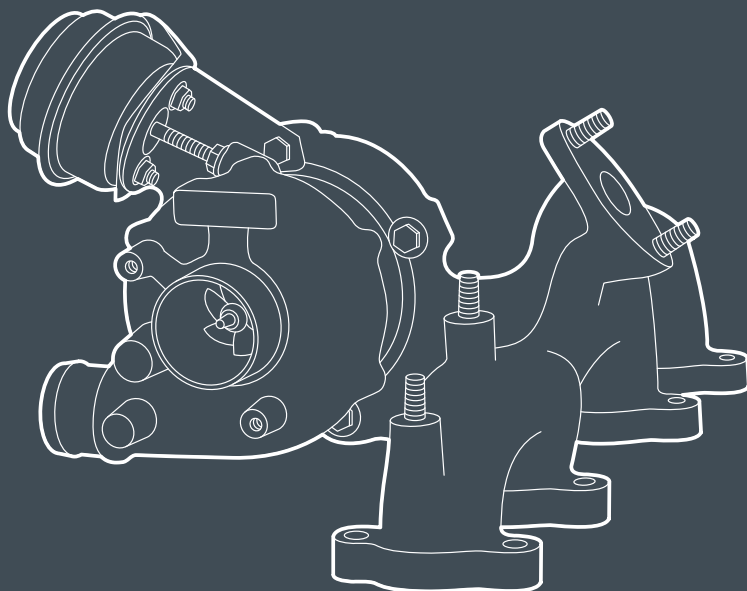


ATTENTION

Technical information 2009067



To ensure a long life of your new turbocharger, please follow the directions within this folder before mounting.



Um eine lange Lebensdauer Ihres neuen Turboladers zu gewährleisten, befolgen Sie bitte vor dem Einbau die Anweisungen in dieser Broschüre.



Læs venligst instruktionerne i denne folder før montering for at sikre et langt liv for din turbolader.



Pour assurer une longue durée de vie à votre nouveau turbocompresseur, veuillez suivre les instructions contenues dans ce dossier avant le montage.



Para garantizar una larga vida útil de su nuevo turbocompresor, siga las instrucciones de esta carpeta antes del montaje.



Per garantire una lunga durata del vostro nuovo turbocompressore, seguite le indicazioni all'interno di questa cartella prima del montaggio.



Para assegurar uma longa vida útil do seu novo turboalimentador, por favor siga as instruções dentro desta pasta antes de montar.



Aby zapewnić długą żywotność Twojej nowej turbosprężarki, proszę postępować zgodnie ze wskazówkami zawartymi w tym folderze przed montażem.



Abyste zajistili dlouhou životnost nového turbodmychadla, dodržujte před montáží pokyny uvedené v této složce.



Pentru a asigura o durată de viață lungă a noului turbocompresor, vă rugăm să urmați instrucțiunile din acest dosar înainte de montare.



Az új turbófeltöltő hosszú élettartamának biztosítása érdekében a felszerelés előtt kérjük, kövesse az ebben a mappában található utasításokat.



Da bi zagotovili dolgo življenjsko dobo novega turbinskega polnilnika, pred montažo upoštevajte navodila v tej mapi.

	Technical information 2009067	4
	Technische Informationen 2009067	6
	Teknisk information 2009067	8
	Informations techniques 2009067	10
	Boletín técnico 2009067	12
	Informazioni tecniche 2009067	14
	Informação técnica 2009067	16
	Informacje techniczne 2009067	18
	Technické informace 2009067	20
	Informații tehnice 2009067	22
	Műszaki információ 2009067	24
	Tehnične informácie 2009067	26



TECHNICAL DATA SHEET 2009067

We urge you to pay particular attention to the following issues before installing a new turbo in this vehicle:

The majority of these vehicles enter an emergency phase, recording the fault code of the turbo's electronic valve defect, due to the following problems:

- Exhaust gas recirculation valve (EGR). (Photo: D. Number: 10)
- Large amount of carbon build-up in the intake manifold. (Photo: E).
- Malfunctioning pressure gauge of the intake manifold (gives a value lower than the actual UCE and DDE values) Photo: D. Number: 24
- Breakage, jamming or detachment of the internal brackets of the intake manifold. (Photo E).
- External rod assembly and servomotors in the intake manifold which enables the movement of the bracket system or the tumble valves (Photo: E).
- Defect of the system protection system with a 60-A maxi fuse.
- Internal scaling of the exhaust manifold and the detachment of particles in the direction of the turbo.

All these cases are well known in the official shops. There are improvement actions envisaged for each case in order to avoid such problems, as well as to avoid the premature breakage of the turbo.

In turn, we wish to inform you that:

Given that this turbo has the oil supply pipe and the oil return pipe at the bottom in the mounting position (photo A), the following should be taken into account in the first loading:

Before starting the motor, it is necessary to carry out the first loading of the lubricant additive, via the top of the turbo, which has a screw cap at the top.

Photo: B

To do this, the locking screw must first be removed. Carry out the first loading via the hole (Photo: C), and then seal securely using the locking screw: 30Nm + / - 2Nm.



Photo A

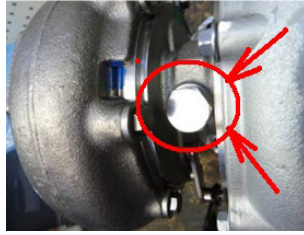


Photo B

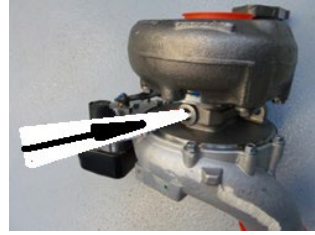


Photo C

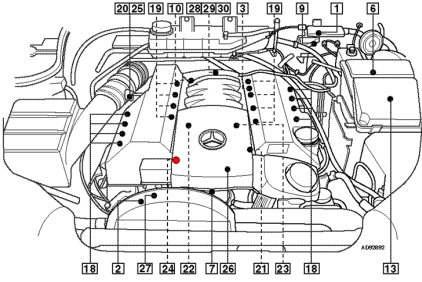


Photo D

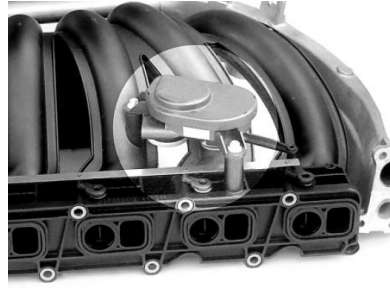


Photo E



TECHNISCHES MERKBLATT 2009067

Bevor Sie einen neuen Turbolader in diese Fahrzeuge einbauen, bitten wir Sie um Ihre besondere Aufmerksamkeit auf die folgenden Punkte:

Bei folgenden Problemen gehen die meisten der genannten Fahrzeuge in den Notfallmodus über und speichern den Code des Fehlers am elektronischen Ventil des Turboladers:

- EGR-Abgas-Rückstromventil (Foto D, Nummer 10).
- Starke Rußansammlung im Ansaugkrümmer (Foto E).
- Das Druckmessgerät im Ansaugkrümmer ist verschmutzt (und übermittelt einen zu niedrigen Wert an den Bordcomputer oder an die digitale Dieselelektronik (DDE)), Foto D, Nummer 24.
- Schaden, Verstopfung oder Materialablösung an den internen Klappen des Ansaugkrümmers (Foto E).
- Servomotoren und externes Gestänge am Ansaugkrümmer: Diese Bauteile erzeugen Bewegungen der Wirbelstromklappen oder -abdeckungen (Foto E).
- Elektrischer Schutzfehler an diesem System mit einer Sicherung von maximal 60 A.
- Abblättern des Material innen am Auspuffkrümmer und Ablösen von Teilchen in Richtung Turbolader.

Alle diese Fälle sind den offiziellen Werkstätten wohlbekannt. Für jedes Problem gibt es Abhilfemaßnahmen, die vorzeitige Schäden am Turbolader verhindern.

Außerdem möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

An diesem Turbolader ist sowohl die Ölzufuhrleitung als auch die Ölrücklaufleitung in der unteren Montageposition angebracht (Foto A). Beachten Sie daher beim ersten Ladevorgang folgenden Punkt:

Vor dem Anlassen des Motors ist es notwendig, den ersten Ladevorgang mit Schmierstoffzusatz an der Oberseite des Turbos auszuführen, siehe Gewindeverschlusskappe in Foto B.

Hierzu müssen Sie die Verschlusschraube herausdrehen und den Schmierstoff durch die Öffnung einführen (Foto C). Schließen Sie danach die Schraube wieder sicher mit einem Anzugsdrehmoment von $30 \text{ Nm} \pm 2 \text{ Nm}$.



Foto A

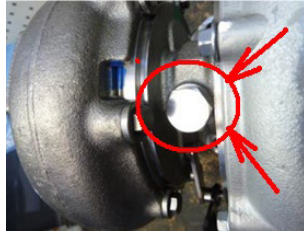


Foto B

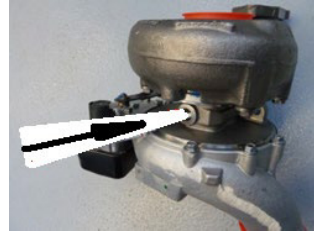


Foto C

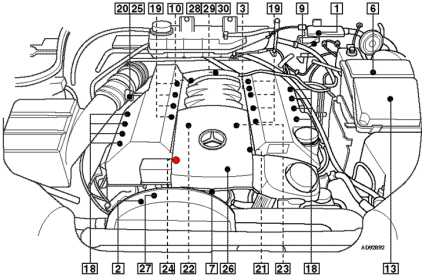


Foto D



Foto E



TEKNISK DATABLAD 2009067

Vi opfordrer dig til at være særlig opmærksom på følgende punkter, før du installerer en ny turbo i dette køretøj:

De fleste af disse køretøjer går ind i en nødfase, hvor fejlkoden for turboens elektroniske ventilfejl registreres, på grund af følgende problemer:

- Udstødningsgasrecirkulationsventil (EGR). (Foto: D. Nummer: 10)
- Stor mængde kulstofophobning i indsugningsmanifolden. (Foto: E).
- Dårligt fungerende trykmåler i indsugningsmanifoldet (giver en værdi, der er lavere end de faktiske UCE- og DDE-værdier) Foto: D. Nummer: 24
- Brud, fastklemning eller løsrivelse af indsugningsmanifoldets indvendige beslag. (foto E).
- Udvendig stangsamling og servomotorer i indsugningsmanifolden, som muliggør bevægelse af beslagsystemet eller tumleventilerne (Foto: E).
- Defekt i systembeskyttelsessystemet med en 60-A maxi sikring.
- Indvendig afskalning af udstødningsmanifolden og aflejring af partikler i retning af turboen.

Alle disse tilfælde er velkendte i de officielle forretninger. Der er planlagt forbedringsforanstaltninger for hvert enkelt tilfælde for at undgå sådanne problemer og for at undgå, at turboen går i stykker før tiden.

Til gengæld ønsker vi at informere Dem om følgende:

I betragtning af at denne turbo har olietilførselsrøret og oliereturneringsrøret nederst i monteringspositionen (foto A), skal der tages hensyn til følgende ved den første belastning:

Før motoren startes, er det nødvendigt at foretage den første påfyldning af smøremiddeltilsætningsstoffet via turboens top, som har en skruelåg i toppen.

Foto: B

For at gøre dette skal låseskruen først fjernes. Den første påfyldning foretages via hullet (foto: C), og derefter lukkes det hele forsvarligt med låseskruen: 30Nm + / - 2Nm.



Foto A

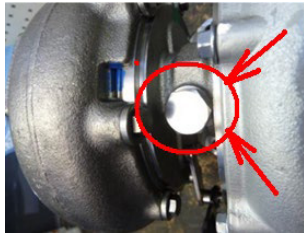


Foto B

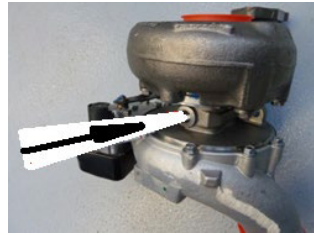


Foto C

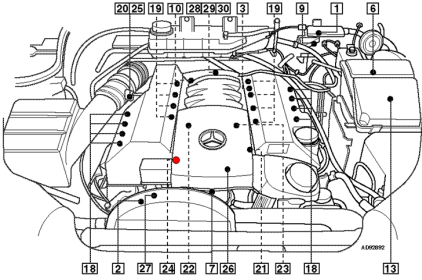


Foto D

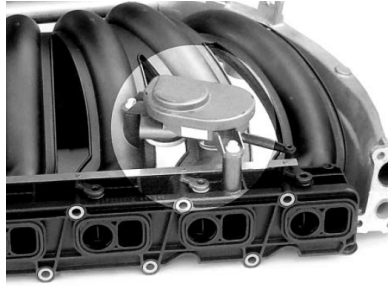


Foto E



FICHE TECHNIQUE 2009067

Avant de monter le nouveau turbo, nous vous prions de faire particulièrement attention à :

La plupart de ces véhicules passent en phase d'urgence en mémorisant le code de panne de défaut de la vanne électronique du turbo, dans les cas suivants :

- Vanne EGR de recirculation des gaz d'échappement. (photo : D. N° : 10)
- Accumulation importante de suie dans le collecteur d'admission. (photo : E).
- Mesureur de pression du collecteur d'admission sale (il donne une valeur inférieure à la valeur réelle à l'UCE, DDE). Photo : D. N° : 24
- Cassure, obstruction ou détachement des papillons internes du collecteur d'admission. (photo : E).
- Les servomoteurs et la tringle externes du collecteur d'admission qui font bouger le système des papillons ou clapets (photo : E).
- Défaut de protection de ce système avec un fusible maxi de 60-A.
- Détérioration de l'intérieur du collecteur d'échappement et détachement de particules qui vont vers le turbo.

Tous ces cas sont déjà connus des garages officiels qui connaissent les améliorations permettant d'éviter ses problèmes et les ruptures prématurées du turbo.

Nous vous informons également que :

Étant donné que le turbo a un tuyau d'alimentation en huile et un tuyau de retour d'huile dans la partie inférieure lorsqu'il est en position de montage (photo A), nous devons tenir compte de ce qui suit pour le premier démarrage. Avant de démarrer le moteur, il faut ajouter un additif lubrifiant dans la partie supérieure du turbo, bouchon vissé partie supérieure, photo : B.

Pour cela, il faut enlever la vis de fermeture et effectuer la première charge par le trou (photo C), puis refermer correctement 30Nm +/- 2Nm.



Photo A

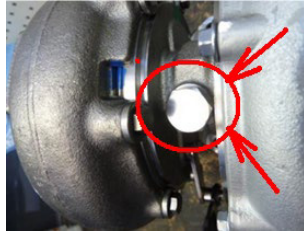


Photo B

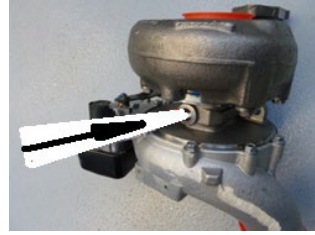


Photo C

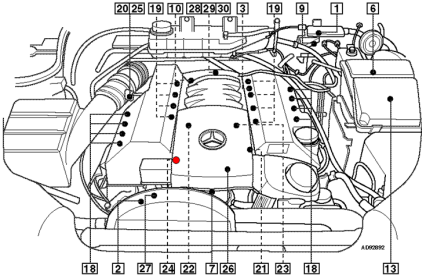


Photo D

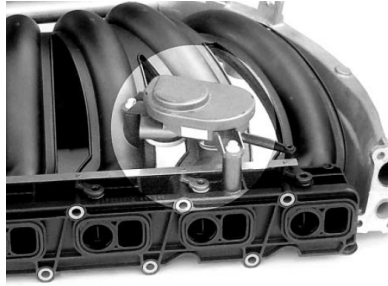


Photo E



FICHA TÉCNICA 2009067

Les rogamos, presten especial atención, antes de montar un turbo nuevo en este vehículo, a los siguientes temas:

La mayoría de estos vehículos, pasan a fase de emergencia, memorizando el código de avería de defecto de la válvula electrónica del turbo, por los siguientes problemas:

- Válvula de recirculación de gases de escape EGR. (Foto: D. Numero: 10)
- Gran acumulación de carbonilla en el colector de admisión. (Foto: E).
- Medidor de presión colector de admisión sucio,(da un valor inferior al real a la UCE, DDE).Foto: D Numero: 24
- Rotura, atasco o desprendimiento de las palomillas internas del colector de admisión.(Foto: E).
- Servomotores y varillaje externos en el colector de admisión, que da movimiento al sistema de las palomillas o tapas de remolino (Foto: E).
- Defecto de la protección de este sistema con un maxi fusible de 60-A.
- Descamación interna del colector de escape y desprendimiento de partículas en dirección al turbo.

Todos estos casos, ya muy conocidos en los servicios oficiales, donde para cada caso disponen de una acción de mejora, para evitar dichos problemas, y roturas prematuras del turbo.

A su vez, informarles:

Dado que este turbo tiene tanto la tubería de alimentación de aceite como la tubería de retorno de aceite en el lado inferior en la posición de montaje, (Foto A) debe tenerse en cuenta lo siguiente para la primera carga.

Antes del arranque del motor, es necesario realizar la primera carga de aditivo lubricante en el lado superior del turbo, tapón roscado en su parte superior, foto: B

Para ello, hay que retirar el tornillo de cierre, realizar la primera carga a través del orificio (foto:C), y después se debe volver a cerrar de forma segura 30Nm +/- 2Nm.



Foto A

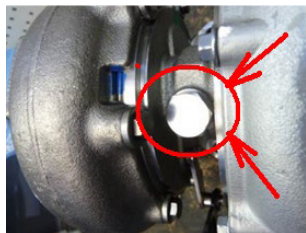


Foto B

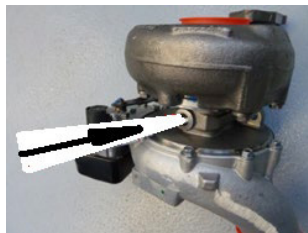


Foto C

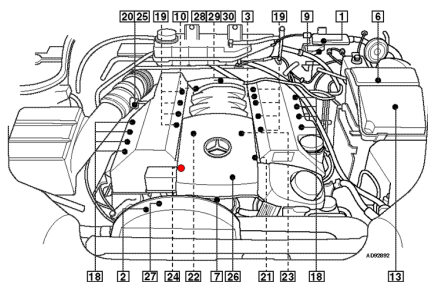


Foto D



Foto E



Si tiene alguna duda, póngase en contacto con su distribuidor.



SCHEDA TECNICA 2009067

Si prega di prestare molta attenzione, prima di montare un nuovo turbo, alle questioni seguenti:

La maggior parte di questi veicoli passano alla fase di emergenza, memorizzando il codice di guasto del difetto della valvola elettronica del turbo, per i seguenti motivi:

- Valvola di ricircolo dei gas di scarico EGR. (Foto: D. Numero: 10)
- Grande accumulo di carbonella nel collettore di aspirazione. (Foto: E).
- Misuratore di pressione nel collettore di aspirazione sporco (dà un valore inferiore a quello reale alla UCE, DDE). Foto: D. Numero: 24
- Rottura, otturazione o rilascio delle staffe interne del collettore di aspirazione. (Foto: E).
- Servomotori e aste esterne al collettore di aspirazione, che trasmette il movimento al sistema delle staffe o coperchi antivortice (Foto: E).
- Difetto della protezione di questo sistema con un maxi-fusibile da 60-A.
- Desquamazione interna del collettore di scarico e rilascio di particelle verso il turbo.

Tutti questi casi, ben noti ai servizi di assistenza ufficiali, in grado di proporre per ognuno dei casi un'azione di miglioria onde evitare tali problemi e rotture premature del turbo.

Si informa inoltre che:

Dal momento che questo turbo presenta sia le tubazioni di mandata dell'olio, sia le tubazioni di ritorno dell'olio nel lato inferiore, nella posizione di montaggio (Foto A), per il primo caricamento è necessario tener presente quanto segue.

Prima di accendere il motore, è necessario effettuare il primo caricamento di additivo lubrificante nel lato superiore del turbo, con il tappo filettato nella superiore: foto B

A tal fine, bisogna togliere la vite di chiusura, effettuare il primo caricamento attraverso il foro (foto C) e quindi richiudere in modo sicuro: 30Nm +/- 2Nm.



Foto A

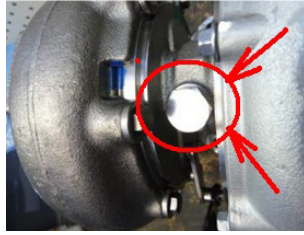


Foto B

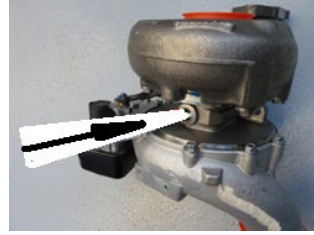


Foto C

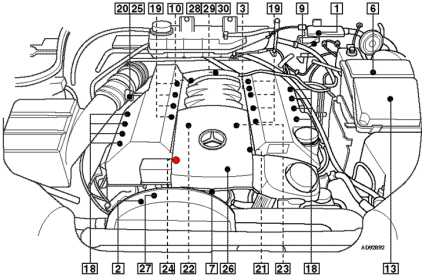


Foto D



Foto E



FICHA DE DADOS TÉCNICOS 2009067

Pedimos que, antes de montar um turbo novo neste veículo, preste atenção aos temas seguintes:

A maior parte destes veículos passam à fase de emergência memorizando o código de avaria de defeito da válvula eletrónica do turbo, devido aos problemas seguintes:

- Válvula de recirculação de gases de escape EGR. (Fotografia D. Número: 10)
- Grande acumulação de fuligem no coletor de admissão. (Fotografia E).
- Medidor de pressão coletor de admissão sujo (produz um valor inferior ao real à UCE, DDE). Fotografia D. Número: 24
- Rotura, entupimento ou desprendimento das porcas-borboleta do coletor de admissão. (Fotografia E).
- Servomotores e hastes externos no coletor de admissão, que dão movimento ao sistema das porcas-borboleta ou tampas de remoinho (Fotografia: E).
- Defeito da proteção deste sistema com um fusível máxi de 60-A.
- Descamação interna do coletor de escape e desprendimento de partículas na direção do turbo.

Todos estes casos são já muito conhecidos nos serviços oficiais, onde para cada situação se dispõe de uma ação de melhoria para evitar os referidos problemas e as roturas prematuras do turbo.

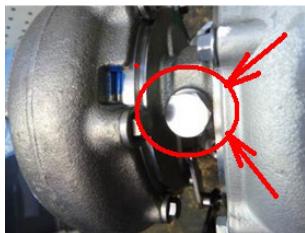
Queremos, igualmente, informá-los:

Visto que este turbo tem tanto a tubagem de alimentação de óleo como a tubagem de retorno de óleo no lado inferior na posição de montagem (Fotografia A), deverá ter-se em consideração o seguinte para a primeira carga. Antes do arranque do motor, é necessário fazer a primeira carga de aditivo lubrificante no lado superior do turbo, tampão roscado na sua parte superior, fotografia: B

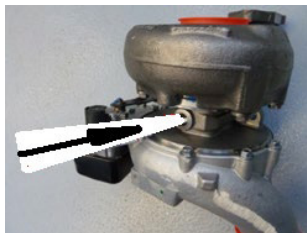
Para tal, é preciso retirar o parafuso de fecho, fazer a primeira carga através do orifício (fotografia C) e voltar a fechar de forma segura 30Nm +/- 2Nm.



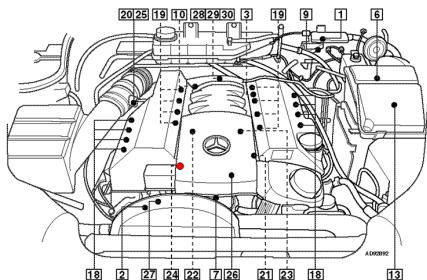
Fotografia A



Fotografia B



Fotografia C



Fotografia D



Fotografia E



KARTA DANYCH TECHNICZNYCH 2009067

Przed zamontowaniem nowego turbo w tym pojeździe prosimy o zwrócenie szczególnej uwagi na następujące kwestie:

Większość tych pojazdów wchodzi w fazę awaryjną, rejestrując kod usterki elektronicznego zaworu turbo, z powodu następujących problemów:

- Zawór recyrkulacji spalin (EGR). (Zdjęcie: D. Numer: 10)
- Duże nagromadzenie nagaru w kolektorze dolotowym. (Zdjęcie: E).
- Nieprawidłowo działający manometr kolektora dolotowego (podaje wartość niższą od rzeczywistych wartości UCE i DDE) Fot: D. Numer: 24
- Pęknięcie, zakleszczenie lub oderwanie wewnętrznych wsporników kolektora dolotowego. (Zdjęcie E).
- Zewnętrzny zespół cięgien i serwowatorów w kolektorze dolotowym umożliwiający ruch układu wsporników lub zaworów tumbrowych (Fot. E).
- Uszkodzenie układu zabezpieczenia układu bezpiecznikiem 60-A maxi.
- Wewnętrzna zgorzelina kolektora wydechowego i odrywanie się cząstek stałych w kierunku turbo.

Wszystkie te przypadki są dobrze znane w oficjalnych sklepach. Dla każdego przypadku przewidziane są działania usprawniające, aby uniknąć takich problemów, jak również aby uniknąć przedwczesnego pęknięcia turbo.

Z kolei my chcemy poinformować, że:

Biorąc pod uwagę, że turbo to w pozycji montażowej ma przewód doprowadzający olej i przewód powrotny oleju na dole (fot. A), przy pierwszym ładowaniu należy uwzględnić, co następuje:

Przed uruchomieniem silnika konieczne jest przeprowadzenie pierwszego załadunku dodatku smarującego, poprzez górną część turbo, która w górnej części posiada zakrętkę. Zdjęcie: B

W tym celu należy najpierw wykręcić śrubę blokującą. Pierwszy załadunek przeprowadzić przez otwór (Zdjęcie: C), a następnie zabezpieczyć śrubą zamykającą: 30Nm + / - 2Nm.



Foto A

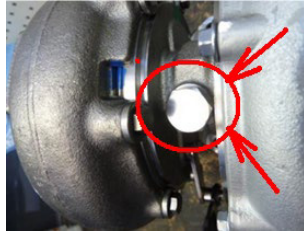


Foto B

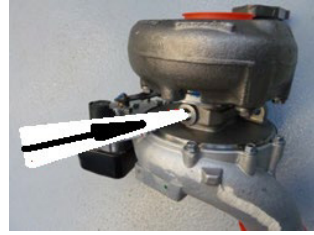


Foto C

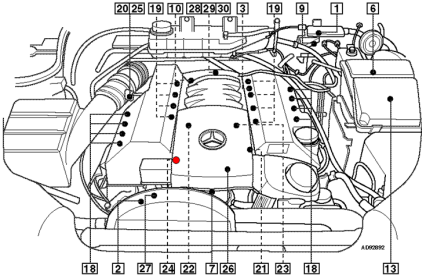


Foto D



Foto E



TECHNICKÝ LIST 2009067

Před montáží nového turba do tohoto vozidla věnujte prosím zvláštní pozornost následujícím tématům:

Většina těchto vozidel přejde do pohotovostního stavu a uloží kód závady elektronického ventilu turba v případě, že se objeví následující problémy:

- Ventil recirkulace výfukových plynů (EGR). (Fotografie: D. Číslo: 10)
- Nahromadění velkého množství sazí ve sběrném sacím potrubí. (Fotografie: E).
- Zašpiněný měřič tlaku sběrného sacího potrubí (ukazuje hodnotu nižší, než je hodnota skutečná na UCE, DDE). (Fotografie: D Číslo: 24).
- Poškození, ucpání nebo uvolnění vnitřních křídlových matic sběrného sacího potrubí. (Fotografie: E).
- Vnější servomotory a propojení na sběrném sacím potrubí, které umožňuje pohyb systému křídlových matic nebo regulačních ventilů (Fotografie: E).
- Poškození ochrany tohoto systému s velkou pojistkou o 60-A.
- Vnitřní loupání sběrače výfuku a uvolnění částic ve směru turba.

Všechny tyto případy jsou již dobře známé autorizovaným servisům. Pro každý případ nabízejí vylepšení, aby se předešlo uvedeným problémům a předčasnému poškození turba.

Zároveň informujeme:

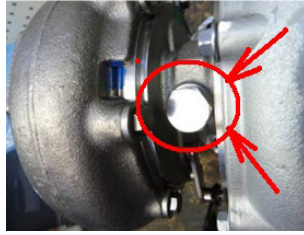
Vzhledem k tomu, že toto turbo má umístěné jak přívodní potrubí oleje, tak vratné potrubí oleje na spodní straně v poloze montáže (Fotografie: A), při prvním naplnění je třeba mít na paměti následovné:

Před nastartováním motoru je třeba provést první naplnění s mazací přísadou na horní straně turba, šroubovací kryt na horní straně (Fotografie: B).

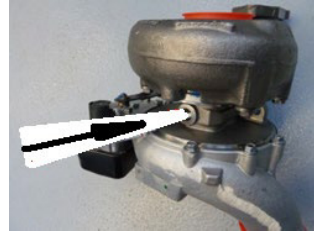
K tomu je třeba sejmut zajišťovací šroub, provést první naplnění přes otvor (Fotografie: C) a poté vše znovu bezpečně uzavřít 30 Nm +/- 2Nm.



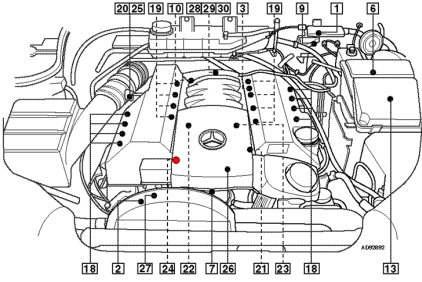
Fotografie A



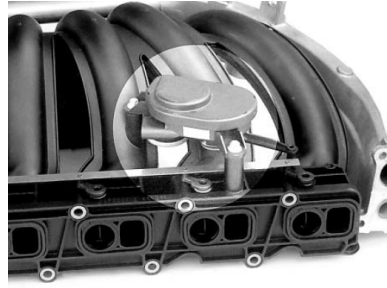
Fotografie B



Fotografie C



Fotografie D



Fotografie E



FIȘĂ TEHNICĂ 2009067

Vă îndemnăm să acordați o atenție deosebită următoarelor aspecte înainte de a instala un turbo nou pe acest vehicul:

Majoritatea acestor autovehicule intră într-o fază de urgență, înregistrând codul de defecțiune al supapelor electronice ale turbo, din cauza următoarelor probleme:

- Supapa de recirculare a gazelor de eșapament (EGR). (Foto: D. Număr: 10)
- Cantitate mare de carbon acumulat în colectorul de admisie. (Foto: E).
- Defecțiune a manometrului de presiune al colectorului de admisie (dă o valoare mai mică decât valorile reale UCE și DDE) Foto: (11): D. Număr: 24
- Ruperea, blocarea sau desprinderea suporturilor interne ale colectorului de admisie. (Foto E).
- Ansamblul de tije externe și servomotoare din colectorul de admisie care permite deplasarea sistemului de suporturi sau a supapelor de turajie (Foto: E).
- Defect al sistemului de protecție a sistemului cu o siguranță maxi de 60 A.
- Încadrarea internă a colectorului de evacuare și desprinderea de particule în direcția turbo.

Toate aceste cazuri sunt bine cunoscute în magazinele oficiale. Există acțiuni de îmbunătățire prevăzute pentru fiecare caz în parte, pentru a evita astfel de probleme, precum și pentru a evita ruperea prematură a turbinei.

La rândul nostru, dorim să vă informăm că:

Având în vedere că acest turbocompresor are conducta de alimentare cu ulei și conducta de retur a uleiului în partea de jos în poziția de montare (foto A), la prima încărcare trebuie să se țină cont de următoarele:

Înainte de a porni motorul, este necesar să se efectueze prima încărcare a aditivului lubrifiant, prin partea superioară a turbo, care are un capac cu șurub în partea superioară. Foto: B

Pentru a face acest lucru, trebuie mai întâi să se îndepărteze șurubul de blocare. Efectuați prima încărcare prin intermediul orificiului (Foto: C), apoi sigilați bine cu ajutorul șurubului de blocare: 30Nm + / - 2Nm.



Foto A

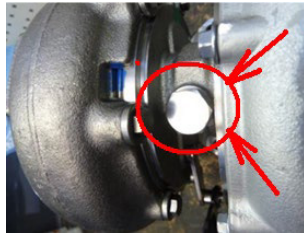


Foto B

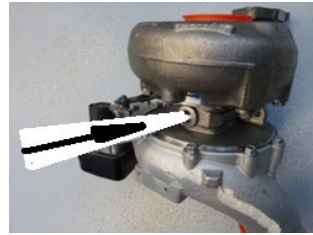


Foto C

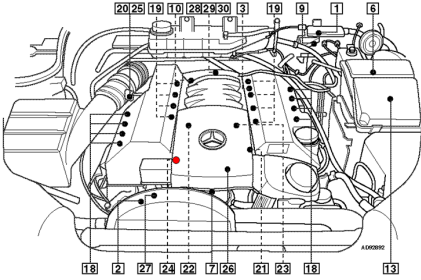


Foto D



Foto E

MŰSZAKI ADATLAP 2009067

Kérjük, hogy az új turbó beszerelése előtt különös figyelmet fordítson a következő kérdésekre:

Az ilyen járművek többsége a következő problémák miatt lép vészfázisba, rögzítve a turbó elektronikus szelephibájának hibakódját:

- Kipufogógáz-visszavezető szelep (EGR). (Fénykép: D. szám: 10)
- Nagy mennyiségű szénlerakódás a szívócsőben. (Fotó: E).
- A szívócső meghibásodott nyomásmérője (a tényleges UCE és DDE értékeknél alacsonyabb értéket ad) Fotó: Fénykép: D. Szám: 24
- A szívócső belső konzoljainak törése, elakadása vagy leválása. (E. fénykép).
- Külső rúdszerelvény és szervomotorok a szívócsőben, amelyek lehetővé teszik a konzolrendszer vagy a bukószelepek mozgását (Fotó: E).
- A 60 A maxi biztosítókkal ellátott rendszer védelmi rendszerének hibája.
- A kipufogócsatorna belső vízközése és a részecskék leválása a turbó irányába.

Mindezek az esetek jól ismertek a hivatalos üzletekben. Minden egyes esetre javító intézkedések vannak előirányozva az ilyen problémák elkerülése, valamint a turbó idő előtti törésének elkerülése érdekében.

Viszont szeretnénk tájékoztatni Önt, hogy:

Tekintettel arra, hogy ennél a turbónál az olajellátó cső és az olajvisszavezető cső a szerelési helyzetben alul van (A. kép), az első töltésnél a következőket kell figyelembe venni:

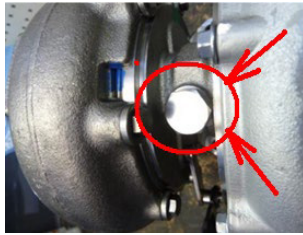
A motor beindítása előtt el kell végezni a kenőanyag-adalék első betöltését a turbó tetején lévő csavaros kupakkal ellátott turbó felső részén keresztül.

Fénykép: B

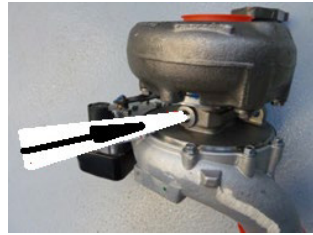
Ehhez először a zárócsavart kell eltávolítani. Végezze el az első betöltést a lyukon keresztül (C kép), majd zárja le biztonságosan a reteszelőcsavarral: 30Nm + / - 2Nm.



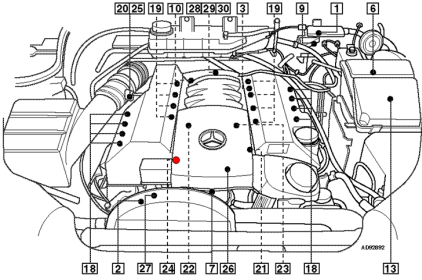
Fotó A



Fotó B



Fotó C



Fotó D



Fotó E



TEHNIČNI LIST 2009067

Pred vgradnjo novega turbopolnilnika v to vozilo vas pozivamo, da ste še posebej pozorni na naslednja vprašanja:

Večina teh vozil preide v fazo izrednega stanja, ko se zabeleži koda napake elektronskega ventila turba, zaradi naslednjih težav:

- Ventil za recirkulacijo izpušnih plinov (EGR). (Foto: D. Številka: 10)
- Velika količina nakopičenega ogljika v sesalnem kolektorju. (Fotografija: E).
- Nepravilno delujoč manometer sesalnega kolektorja (kaže nižjo vrednost od dejanskih vrednosti UCE in DDE) Fotografija: D. Številka: 24
- Zlom, zatikanje ali odtrganje notranjih nosilcev sesalnega kolektorja. (Fotografija E).
- Zunanji sklop palic in servomotorjev v sesalnem kolektorju, ki omogoča premikanje sistema nosilcev ali vrtljivih ventilov (fotografija: E).
- Okvara sistema za zaščito sistema z maksimalno 60-A varovalko.
- Notranji odlupek izpušnega kolektorja in odtrganje delcev v smeri turbinskega motorja.

Vsi ti primeri so dobro znani v uradnih trgovinah. Za vsak primer so predvideni ukrepi za izboljšanje, da bi se izognili takšnim težavam in preprečili prezgodnjo okvaro turbopolnilnika.

Obveščamo vas, da:

Glede na to, da ima ta turbopolnilnik cev za dovod olja in cev za vračanje olja spodaj v položaju za montažo (fotografija A), je treba pri prvi obremenitvi upoštevati naslednje:

Pred zagonom motorja je treba opraviti prvo polnjenje dodatka za mazivo prek zgornjega dela turba, ki ima na vrhu vijačni pokrovček. Fotografija: B

V ta namen je treba najprej odstraniti zaporni vijak. Prvo polnjenje izvedite skozi odprtino (fotografija: C), nato pa ga varno zaprite z zapornim vijakom: 30 Nm + / - 2 Nm.



Foto A

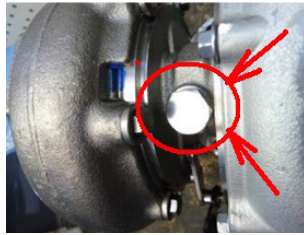


Foto B

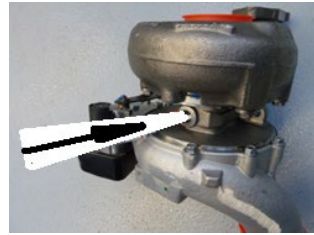


Foto C

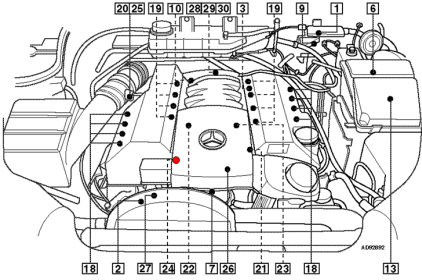


Foto D

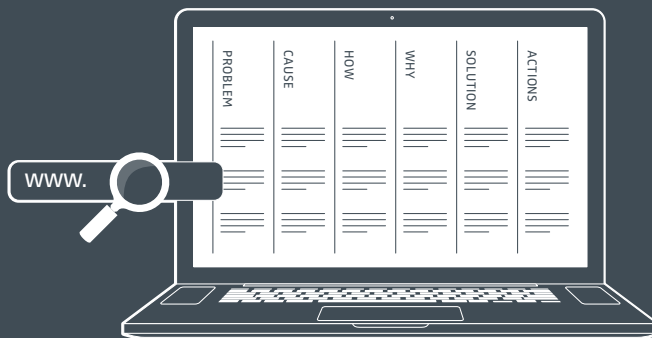


Foto E



Če imate kakršna koli vprašanja, se obrnite na distributerja.

Further information



You can find more information in our trouble shooting guidelines online.