



PIERBURG



PI 2128

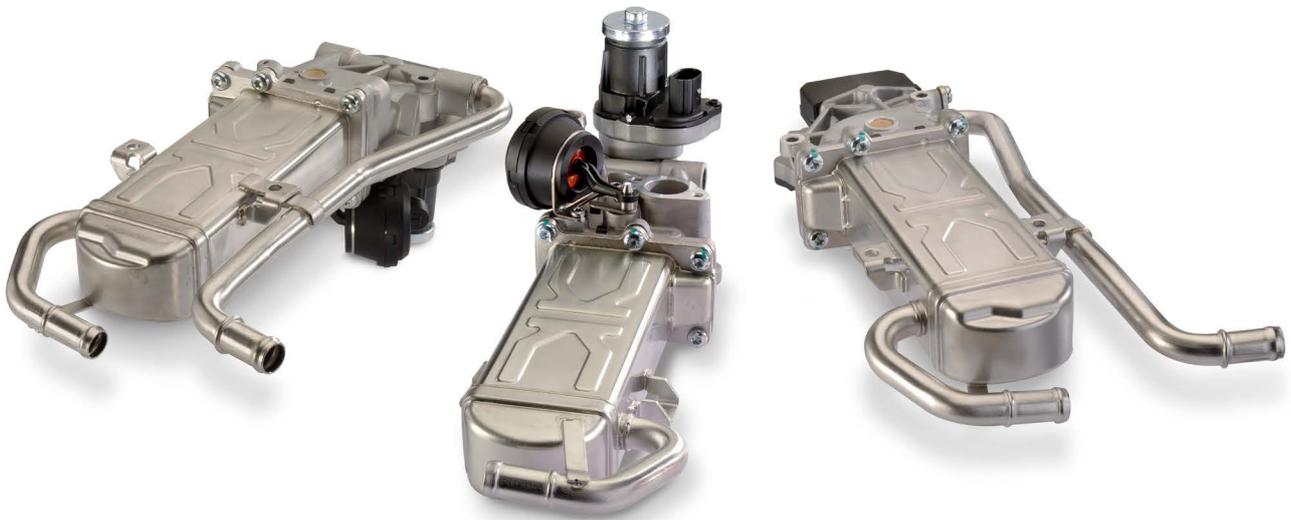
Solo per personale esperto!

1/2

PRODUCT INFORMATION

MODULI RADIATORE EGR OTTIMIZZATI

PER OLTRE 8 MILIONI DI VEICOLI AUDI, SEAT, ŠKODA, VW



Motorservice ha ottimizzato questi moduli radiatore e li ha adattati alle condizioni di esercizio impegnative nel tratto di scarico.

- La geometria ottimizzata previene in modo efficace la formazione di depositi di fuliggine sulla guida valvola.
- L'applicazione di un rivestimento ottimizzato riduce sensibilmente l'adesione delle particelle.
- Si utilizzano materiali più resistenti.

Tutte queste misure contribuiscono ad aumentare la durata dei moduli radiatore nel veicolo.

N. rif. *	N. Pierburg	Parco circolante in tutto il mondo
03L 131 512 AP / AT / BJ / CF / CH / DQ / N	7.09720.00.0	ca. 6.900.000
03L 131 512 AN / AS / BH / CE / CG / DP / M	7.09720.01.0	ca. 950.000
03P 131 512 B / C / D / E	7.09720.02.0	ca. 400.000

Con riserva di modifiche e differenze rispetto alle figure. Classificazione e ricambi, vedere i cataloghi in vigore o i sistemi basati su TecAlliance.

* I numeri di riferimento elencati servono solo a scopi di confronto e non vanno indicati nelle fatture rilasciate al consumatore finale.



RHEINMETALL



INFORMAZIONI GENERALI

VALVOLE EGR E RADIATORI EGR: AVARIA DOVUTA AI DEPOSITI DI FULIGGINE

La presenza di carbonizzazioni o ostruzioni è la principale causa di malfunzionamento delle valvole EGR e dei radiatori EGR, soprattutto nei veicoli diesel. La quantità elevata di fuliggine nel gas di scarico dei motori diesel favorisce la formazione di depositi carboniosi.

LE CONSEGUENZE SONO

- La valvola EGR scorre a fatica.
- La valvola EGR è bloccata, non si apre o non si chiude completamente.
- I depositi di fuliggine riducono le sezioni di apertura per cui la portata diminuisce.

POSSIBILI RECLAMI

- Minimo non uniforme
- Funzionamento a strappi
- Perdita di potenza
- Motore in funzionamento d'emergenza
- Nel corso dei controlli in officina viene accertato come diagnosi il "malfunzionamento della valvola EGR".

POSSIBILI CAUSE

Depositi carboniosi insolitamente elevati possono avere varie cause:

- Maggiori tassi di ricircolo dopo un aggiornamento software da parte del costruttore automobilistico
- Aria di aspirazione o di sovralimentazione con elevato contenuto di olio
- Combustione non corretta, non pulita
- Guasto nella gestione motore
- Guasto nell'iniezione
- Frequente esercizio su brevi tratti

Le cause di una quantità eccessiva di olio nell'aria di aspirazione o di sovralimentazione possono essere ad esempio:

- Guasti nello sfiato del basamento (ad es. separatore dell'olio, valvola di sfiato motore)
- Maggiore espulsione di gas di blow-by¹⁾ a causa di una maggiore usura di pistoni e cilindri
- Anomalie del turbocompressore (ad es. cuscinetti usurati, condotta di ritorno dell'olio ostruita)
- Superamento degli intervalli di manutenzione (cambio olio e filtro olio non sufficiente)
- Utilizzo di olio motore di qualità non idonea al tipo d'impiego
- Livello olio motore eccessivo
- Guarnizioni dello stelo della valvola o guide stelo valvola usurate e di conseguenza maggiore infiltrazione di olio nel canale di aspirazione

RIMEDIO

- Accertarsi che non si tratti di guasti rientranti nelle "Possibili cause" oppure che tali guasti siano stati risolti.
- Evitare l'esercizio su brevi tratti (in particolare nelle stagioni fredde).

¹⁾ Blow-by: Quantità di gas fuoriuscito che, durante la normale combustione, raggiunge il basamento attraverso le fasce elastiche. Tramite lo sfiato del basamento questi gas vengono ricondotti nel motore per essere combusti.