



PI 1904

Tylko dla personelu specjalistycznego!
1/2

PRODUCT INFORMATION

OSTRZEŻENIE O PODRÓBKACH

PRZELĄCZANEGO KOLEKTORA DOLOTOWEGO W MERCEDES-BENZ M272

Pojazdy	Produkt: przełączany kolektor dolotowy		
Mercedes-Benz	Nr Pierburg	Nr ref.*	Zastępuje*
C, CLC, CLK, CLS, E, ML, R, S, SL, SLK, Sprinter, Viano	7.00246.33.0	A 272 140 21 01; A 272 140 22 01; A 272 140 24 01	7.00246.26.029.0

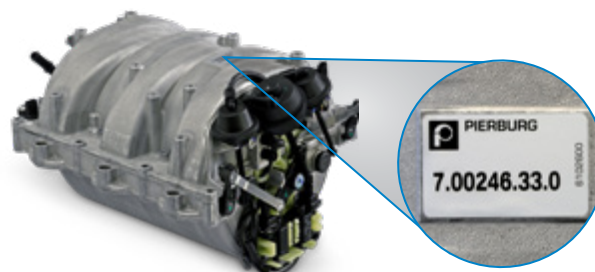
Na rynku azjatyckim pojawiły się podrobione przełączane kolektory dolotowe do silników Mercedes-Benz M272. Przetestowaliśmy ten nieoryginalny produkt. Na następnej stronie są podane fragment raportu z badania oraz cechy odróżniające.

UWAGA

Ostrzegamy przed tymi podrobionymi produktami. Żaden ze zbadanych przez nas kolektorów dolotowych nie był zgodny z wymaganiami producenta pojazdów. Odradzamy stosować ten produkt nawet w przypadku napraw ekonomicznych.

WSKAZÓWKA

Dla Państwa bezpieczeństwa podjęliśmy działania prawne przeciwko wszelkim formom nielegalnego importu i wprowadzania podróbek do obrotu.



Rys. 1: Oryginalny przełączany kolektor dolotowy Pierburg



Rys. 2: Podróbka

ZAGROŻENIA WYNIKAJĄCE ZE STOSOWANIA PODRÓBEK

- Części mogą się poluzować lub odłamać i wpaść do komory spalania. Może to spowodować poważne uszkodzenie silnika.
- Jeśli nie zostaną osiągnięte fabryczne parametry, może to spowodować rozpoznanie usterki przez system OBD. Może to prowadzić do zaświecenia się lampki sygnalizującej usterkę oraz przejścia w tryb awaryjny.

- Nieszczelności w układzie podciśnieniowym mogą powodować kolejne usterki w innych elementach układu.
- Przedwczesna awaria podrobionej części przynosi w konsekwencji dwukrotnie więcej pracy i kosztów.

DLATEGO OSTRZEGAMY PRZED STOSOWANIEM TEJ PODRÓBK.

Prawo do zmian i odchyśleń rysunków zastrzeżone. Przyporządkowanie i części zastępcze patrz obowiązujące katalogi lub systemy oparte na danych TecAlliance.

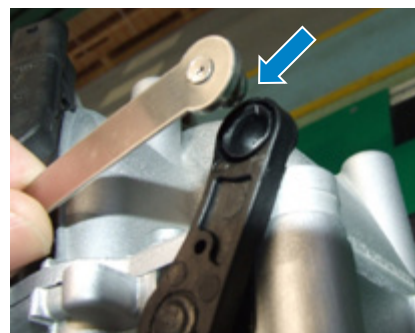
* Podane numery referencyjne służą tylko do celów porównania i nie mogą być umieszczane na fakturach dla odbiorców końcowych.

**FRAGMENTY WYNIKÓW BADAŃ TECHNICZNYCH W LABORATORIUM**

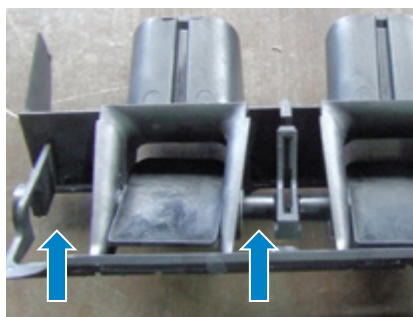
- „... cienka blacha przy mechanizmie sterującym, która wygnie się już po krótkim czasie użytkowania (rys. 3).”
- „Dźwignia wyskakuje ze swojego gniazda (rys. 4).
Wskutek tego czujnik położenia klap zostaje wadliwieysterowany i w pamięci może być zapisany kod usterki.”
- „Łożyskowanie klap może się złamać.” (rys. 5)
- „Części mogą się poluzować.” (rys. 6)
- „Mechanizm wywołuje hałas, wyraźnie słyszalny podczas jazdy.”
- „Instalacja tych podróbek jest rażącym niedbalstwem.”



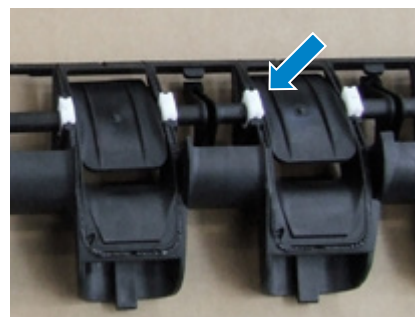
Rys. 3



Rys. 4



Rys. 5

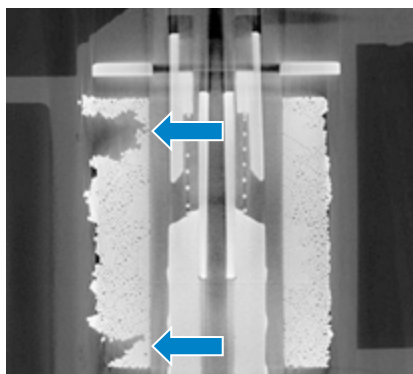


Rys. 6

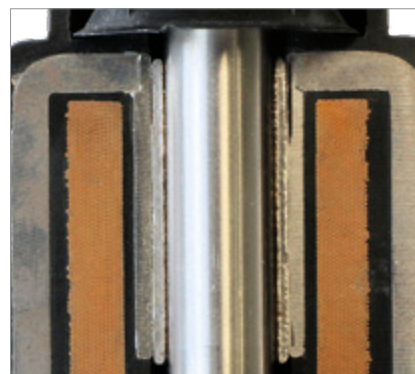
Również zainstalowane zawory elektromagnetyczne zostały ocenione przez laboratorium jako „niepełnowartościowe”:

- „zamontowane zawory elektromagnetyczne są nieuszczelnne”
- „podwyższone napięcia zadziałania i zwolnienia”
- „Wymagane, fabryczne wartości przepływu nie są osiągalne”
- „Na przekroju w tomografii komputerowej widać nieczyste uzwojenie” (rys. 7)

Dla porównania: przekrój zaworu elektromagnetycznego Pierburg (rys. 8)



Rys. 7



Rys. 8

**WSKAZÓWKA**

Przyczynę pęknięcia mechanizmu sterującego oraz środek zaradczy opisano w naszym Service Information SI 1455.