

ATTENTION

Technical information 2009057



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.



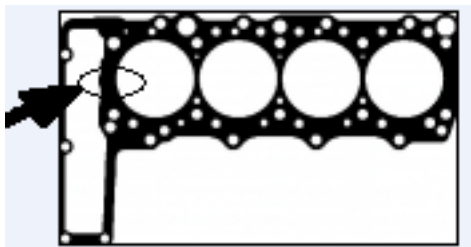
Da bi zagotovili dolgo življenjsko dobo novega turbinskega polnilnika, pred montažo upoštevajte navodila v tej mapi.

| | | |
|---|----------------------------------|----|
|  | Technical information 2009057 | 4 |
|  | Technische Informationen 2009057 | 5 |
|  | Teknisk information 2009057 | 6 |
|  | Informations techniques 2009057 | 7 |
|  | Boletín técnico 2009057 | 8 |
|  | Informazioni tecniche 2009057 | 9 |
|  | Informação técnica 2009057 | 10 |
|  | Informacje techniczne 2009057 | 11 |
|  | Technické informace 2009057 | 12 |
|  | Informații tehnice 2009057 | 13 |
|  | Műszaki információ 2009057 | 14 |
|  | Tehnične informácie 2009057 | 15 |



TECHNICAL DATA SHEET 2009057

We would like to inform you that this type of OM601 motor is likely to burn the cylinder head gasket in the oil flow area of the motor block to the cylinder head, near the combustion chamber of cylinder No. 1 on the distribution side, in the area indicated below.



This causes oil to enter the combustion chamber of cylinder # 1, producing increased engine oil consumption and a large amount of white smoke through the exhaust and even producing an engine boost, giving the appearance of a broken turbo, when it really is not.

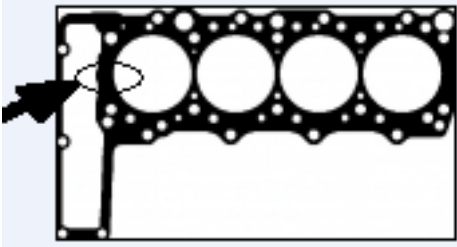
Make sure before installing the turbo that the channelling of the cylinder head and the outlet of the exhaust gases in cylinder head # 1 to the exhaust manifold are completely dry (only soot), and not moist, and oil is exiting from that channel in liquid form toward the turbocharger.

Regarding this issue, the vehicle manufacturer already has already received a technical notification to solve the problem.

This is to inform you that no claims on turbos under warranty will be handled when it has been observed that there is residual oil in liquid form in the exhaust gas inlet of the turbine housing of the turbocharger.

TECHNISCHES MERKBLATT 2009057

Wir informieren Sie darüber, dass beim Motortyp OM601 die Zylinderkopfdichtung zu Verbrennungsschäden neigt. Es handelt sich um die Durchflusszone des Motoröls vom Motorblock zum Zylinderkopf, sehr nah an der Verbrennungskammer des Zylinders Nr.1 an der Verteilerseite, wie unten markiert.



Folglich tritt Öl in die Verbrennungskammer des Zylinders Nr.1 ein. Somit verbraucht der Motor Öl und aus dem Auspuff entweichen große Mengen weißen Rauchs. Sogar eine Übersättigung des Motors kann auftreten. In diesem Fall deuten die Anzeichen fälschlicherweise auf einen Schaden am Turbo hin.

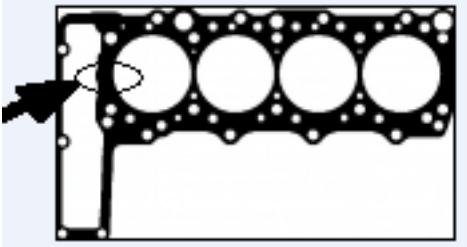
Überzeugen Sie sich vor der Montage des Turboladers davon, dass die Leitungen am Zylinderkopf und der Abgasaustritt vom Kopf des Zylinders Nr. 1 zum Auspuffkrümmer vollkommen trocken sind (nur Ruß). Das Öl muss flüssig aus diesen Leitungen in Richtung Turbolader auslaufen.

Um dieses Problem zu beheben, hat der Fahrzeughersteller bereits eine technische Anmerkung herausgegeben.

Daher möchten wir Ihnen diesbezüglich mitteilen, dass wir Reklamationen über Turbolader nicht als Garantiefälle akzeptieren, wenn wir am Abgaseintritt der Auslass-Schnecke des Turboladers Reste flüssigen Öls feststellen.

TEKNISK DATABLAD 2009057

Vi vil gerne informere dig om, at denne type OM601-motor sandsynligvis vil brænde cylinderhovedpakningen i olietilførselsområdet fra motorblokken til cylinderhovedet, nær forbrændingskammeret på cylinder nr. 1 på distributionssiden, i det område, der er angivet nedenfor.



Dette medfører, at der kommer olie ind i forbrændingskammeret i cylinder nr. 1, hvilket giver et øget olieforbrug i motoren og en stor mængde hvid røg gennem udstødningen og endda overboosting af motoren, hvilket giver indtryk af en defekt turbo, selv om det ikke er tilfældet.

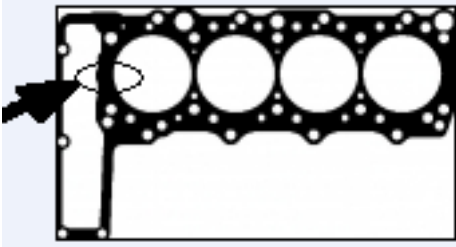
Kontroller, inden turboen monteres, at cylinderhovedets kanalisering og udstødningsgassernes udløb fra cylinderhoved nr. 1 til udstødningsmanifolden er helt tørre (kun sod) og ikke fugtige, og at der kommer olie ud fra denne kanal i flydende form mod turboladeren.

Med hensyn til dette problem har køretøjsfabrikanten allerede modtaget en teknisk meddelelse om at løse problemet.

Dette er for at informere om, at der ikke vil blive behandlet reklamationer på turboer under garantien, når det er blevet observeret, at der er rester af olie i flydende form i udstødningsgasindtaget i turboladerens turbinehus.

FICHE TECHNIQUE 2009057

Nous vous informons que ce type de moteur OM601 a tendance brûler le joint de culasse dans la zone du passage de l'huile du bloc moteur vers la culasse, près de la chambre de combustion du cylindre n° 1 du côté de la distribution, la zone indiquée ci-dessous.



Cela provoque une entrée d'huile dans la chambre de combustion du cylindre n°1, ce qui a pour conséquence une consommation d'huile du moteur, beaucoup de fumée blanche à l'échappement, et même une suralimentation du moteur, qui peut laisser croire que le turbo cassé alors qu'il ne l'est pas.

Avant de monter le turbo, assurez-vous que le tuyau de la culasse, la sortie des gaz d'échappement de la culasse du cylindre n°1 vers le collecteur d'échappement, est complètement sec (seulement de la suie) et non humide et qu'il n'y a pas d'huile qui sort sous forme liquide de ce tuyau vers le turbo compresseur.

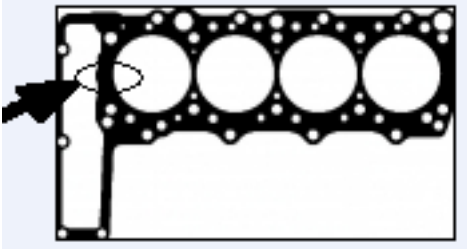
À ce sujet, le constructeur automobile a déjà une note technique pour résoudre le problème.

Nous vous informons que nous ne répondons pas aux réclamations concernant des turbos sous garantie lorsqu'il y a des restes d'huile liquide à l'entrée des gaz d'échappement de la tubulure d'échappement du turbo compresseur.



FICHA TÉCNICA 2009057

Informarles que este tipo de motor OM601, es propenso a quemar la junta de culata, en la zona del paso de aceite del bloque de motor a la culata, muy próximo a la cámara de combustión del cilindro N° 1 lado de distribución, en la zona abajo señalada.



Esto ocasiona, una entrada de aceite a la cámara de combustión del cilindro N°1, produciendo un consumo de aceite de motor, gran cantidad de humo blanco por el escape, e incluso sobrealimentación del motor, pareciendo una rotura de turbo, cuando realmente no lo es.

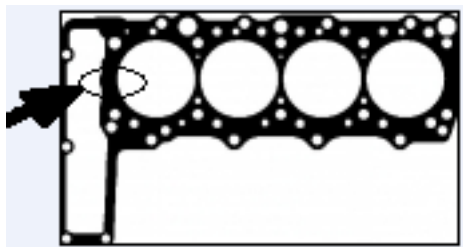
Cerciórense antes de montar el turbo, de que la canalización de la culata, salida de gases de escape en la culata del cilindro n° 1 al colector de escape, está completamente seca, (únicamente hollín) y no está húmeda y está saliendo aceite de forma líquida por dicha canalización, en dirección al turbo compresor.

Referente a este tema, el fabricante del vehículo ya tiene una nota técnica para solucionar el problema.

Informarles, que no serán atendidas las reclamaciones de turbos en garantía, cuando se aprecien restos de aceite en forma líquida, en la entrada de gases de escape de la caracola de escape del turbo compresor.

SCHEDA TECNICA 2009057

Si informa che questo tipo di motore OM601 è propenso a bruciare la guarnizione della culatta, nella zona del passaggio dell'olio dal blocco motore alla culatta, molto vicino alla camera di combustione del cilindro N° 1, lato distribuzione, nella zona sotto indicata.



Ciò provoca un ingresso di olio nella camera di combustione del cilindro N°1, causando un consumo d'olio del motore, una grande quantità di fumo bianco che esce dallo scarico e anche una sovralimentazione del motore; dà l'impressione di una rottura de turbo, quando in realtà non lo è.

Verificare, prima di montare il turbo, che la canalizzazione della culatta, l'uscita dei gas di scarico nella culatta dal cilindro n° 1 al collettore di scarico sia completamente asciutta (soltanto fuliggine), non sia umida e non stia uscendo olio in forma liquida da tale canalizzazione in direzione del turbo compressore.

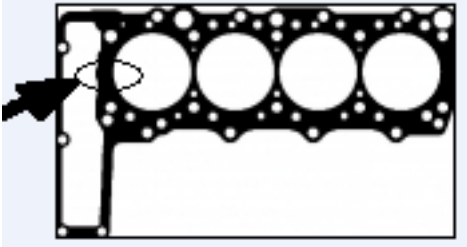
Per quanto riguarda questo argomento, il fabbricante del veicolo dispone già di una nota tecnica per risolvere il problema.

Si informa che non si accettano reclami per turbo in garanzia se si riscontrano residui d'olio in forma liquida all'ingresso dei gas di scarico della spirale di scarico del turbo compressore.



FICHA DE DADOS TÉCNICOS 2009057

Queremos informá-los de que este tipo de motor, o OM601, é propenso a queimar a junta da cabeça na zona de passagem do óleo do bloco do motor para a cabeça, muito perto da câmara de combustão do cilindro N.º 1 lado de distribuição, na zona abaixo assinalada.



Isto provoca uma entrada de óleo na câmara de combustão do cilindro N.º 1, originando um consumo de óleo do motor, grande quantidade de fumo branco pelo escape e, inclusivamente, sobrealimentação do motor, parecendo uma rutura de turbo, quando realmente não o é.

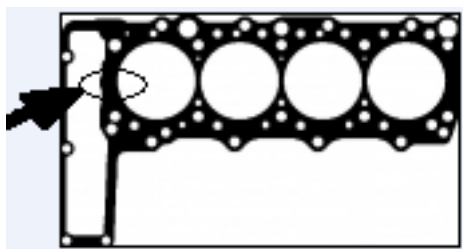
Certifique-se, antes de montar o turbo, de que a canalização da cabeça, saída de gases de escape na cabeça do cilindro n.º 1 para o coletor de escape, está completamente seca (unicamente fuligem), não está húmida nem sai óleo de forma líquida pela referida canalização em direção ao turbocompressor.

Relativamente a este assunto, o fabricante do veículo já tem uma nota técnica para solucionar o problema.

Queremos informá-los de que as reclamações de turbos dentro da garantia não serão atendidas quando se apreciarem restos de óleo em forma líquida na entrada de gases de escape do caracol de escape do turbocompressor.

KARTA DANYCH TECHNICZNYCH 2009057

Informujemy, że w tym typie silnika OM601 istnieje prawdopodobieństwo spalania uszczelki głowicy cylindra w obszarze przepływu oleju z bloku silnika do głowicy cylindra, w pobliżu komory spalania cylindra nr 1 po stronie rozdzielczej, w obszarze wskazanym poniżej.



Powoduje to przedostawanie się oleju do komory spalania cylindra nr 1, co powoduje zwiększone zużycie oleju silnikowego i dużą ilość białego dymu w wydechu, a nawet podbicie silnika, dając wrażenie zepsutego turbo, podczas gdy w rzeczywistości tak nie jest.

Przed zamontowaniem turbo należy upewnić się, że kanały w głowicy cylindrów i wylot spalin w głowicy cylindrów nr 1 do kolektora wydechowego są całkowicie suche (tylko sadza), a nie wilgotne, a olej wydostaje się z tego kanału w postaci płynnej w kierunku turbosprężarki.

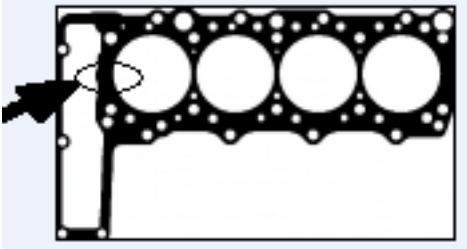
W związku z tym problemem producent pojazdu otrzymał już zgłoszenie techniczne w celu rozwiązania problemu.

Informujemy, że nie będą rozpatrywane reklamacje turbiny w ramach gwarancji w przypadku stwierdzenia obecności resztek oleju w postaci ciekłej we wlocie spalin do obudowy turbiny turbosprężarki.



TECHNICKÝ LIST 2009057

Účelem tohoto sdělení je vás informovat, že u tohoto typu motoru OM601 může dojít ke spálení těsnění hlavy válce v oblasti průchodu oleje z bloku motoru do hlavy válce, situované velmi blízko spalovací komory válce č. 1 na straně distribuce, v oblasti označené níže.



Při vstupu oleje do spalovací komory válce č.1 a spotřebě oleje motorem dojde k výfuku velkého množství bílého kouře a dokonce i přeplnění motoru. To může vypadat jako zničení turba, ačkoliv tomu tak není.

Ujistěte se před montáží turba, že je potrubí hlavy válce a výstup výfukových plynů hlavy válce č.1 na výfukovém kolektoru zcela suchý (pouze saze), není vlhký a z potrubí vytéká tekutý olej do turba kompresoru.

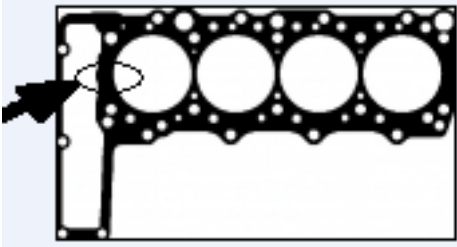
K tomuto tématu má již výrobce vozidla technickou zprávu, která problém řeší.

Rádi bychom vás informovali, že nebudou vyřizovány reklamace turba v záruce, pokud budou nalezeny zbytky tekutého oleje na vstupu výfukových plynů do výfukového šneka turba kompresoru.



FIȘĂ TEHNICĂ 2009057

Dorim să vă informăm că acest tip de motor OM601 este susceptibil să ardă garnitura de etanșare a chiulasei în zona de curgere a uleiului de la blocul motor la chiulasă, în apropierea camerei de ardere a cilindrului nr. 1, pe partea de distribuție, în zona indicată mai jos.



Acest lucru face ca uleiul să intre în camera de ardere a cilindrului nr. 1, producând un consum crescut de ulei de motor și o cantitate mare de fum alb prin eșapament și chiar producând o supraalimentare a motorului, dând impresia unui turbo stricat, când în realitate nu este așa.

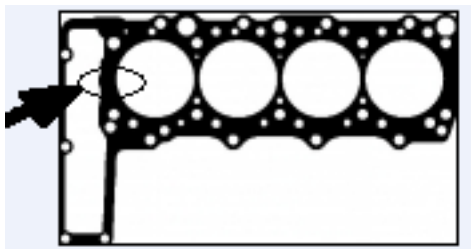
Asigurați-vă, înainte de a instala turbocompresorul, că canalizarea capului cilindrului și ieșirea gazelor de eșapament din capul cilindrului # 1 către colectorul de evacuare sunt complet uscate (doar funingine), și nu umede, iar uleiul iese din acel canal sub formă lichidă spre turbocompresor.

În ceea ce privește această problemă, producătorul vehiculului a primit deja o notificare tehnică pentru a rezolva problema.

Aceasta are ca scop să vă informeze că nu vor fi gestionate reclamații la turbocompressoare în garanție atunci când s-a observat că există ulei rezidual sub formă lichidă în intrarea gazelor de eșapament din carcasa turbinei turbocompresorului.

MŰSZAKI ADATLAP 2009057

Tájékoztatjuk Önt, hogy az OM601 típusú motorok esetében fennáll a hengerfejtömítés megégésének veszélye a motorblokk és a hengerfej közötti olajfolyás területén, az 1. számú henger égésterének közelében, az elosztóoldalon, az alább jelzett területen.



Ennek következtében olaj kerül az 1. henger égéstermébe, ami megnövekedett motorolaj-fogyasztást és nagy mennyiségű fehér füstöt eredményez a kipufogón keresztül, sőt, a motor felpörgését is előidézi, ami egy elromlott turbó látszatát kelti, holott valójában nem az.

A turbó beszerelése előtt győződjön meg arról, hogy a hengerfej csatornázása és az 1. számú hengerfejben a kipufogógázok kipufogócsőbe való kivezetése teljesen száraz (csak korom), és nem nedves, és az olaj folyékony formában távozik ebből a csatornából a turbófeltöltő felé.

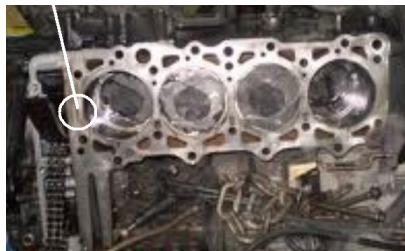
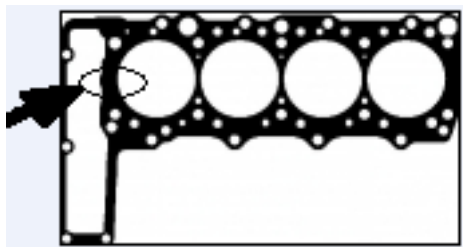
Erre a problémára vonatkozóan a jármű gyártója már kapott egy műszaki értesítést a probléma megoldására.

Ezzel tájékoztatjuk, hogy a turbófeltöltő turbóházának kipufogógáz-bemeneténél folyékony formában lévő olajmaradványok észlelése esetén a turbófeltöltő turbóházának kipufogógáz-bemeneténél garanciális reklamációkat nem kezelünk.



TEHNIČNI LIST 2009057

Obveščamo vas, da pri tem tipu motorja OM601 obstaja verjetnost zažiga tesnila glave valja na območju pretoka olja od bloka motorja do glave valja, v bližini zgorevalne komore valja št. 1 na distribucijski strani, na območju, ki je navedeno spodaj.



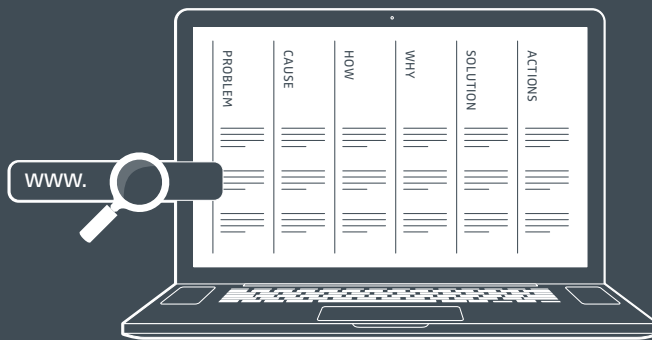
Zaradi tega v zgorevalno komoro valja št. 1 pride olje, kar povzroči večjo porabo motornega olja in veliko količino belega dima skozi izpuh ter celo povečanje moči motorja, kar daje videz pokvarjenega turbopolnilnika, čeprav to v resnici ni tako.

Pred namestitvijo turbopolnilnika se prepričajte, da sta kanal glave valjev in odvod izpušnih plinov v glavi valjev št. 1 v izpušni kolektor popolnoma suha (samo saje) in ne vlažna ter da olje iz tega kanala v tekoči obliki izstopa proti turbopolnilniku.

V zvezi s tem vprašanjem je proizvajalec vozila že prejel tehnično obvestilo za rešitev težave.

S tem vas obveščamo, da ne bomo obravnavali reklamacij turbin v garanciji, če je bilo ugotovljeno, da je v kanalu za dovod izpušnih plinov v ohišju turbine turbopolnilnika ostanek olja v tekoči obliki.

Further information



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